

IX TYDZIEŃ L.O.P.P

1932
CZERWIEC
№ 6

LOT POLSKI

LOT POLSKI

ORGAN OFICJ. L.O.P.P. I AEROKLUBU R. P.

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

WYDAWNICTWA ROK X.

Redaktor: ZENON WYRZYKOWSKI.

PRENUMERATA W KRAJU: Rocznie 10.— zł., półrocznie 5.— zł., kwartalnie 2.50 zł. Numer pojedyńczy 1 zł.
ABONAMENT ZAGRANICĄ: „ 10.— fr. szw., „ 5.— fr. szw., „ 2.50 fr. szw. „ 1 fr. szw.

OGŁOSZENIA: zewnętrzna strona okładki 600 zł., wewnętrzne strony okładki: 1/1 — 500 zł., 1/2 — 270 zł.; przed tekstem 1/1 — 350 zł. 1/2 — 200 zł., 1/4 — 125 zł.; poza tekstem: 1/1 — 280 zł., 1/2 — 150 zł., 1/4 — 85 zł., 1/8 — 50 zł, 1/16 — 30 zł., wkładka kolorowa w tekście 500 zł; strona artykułu informacyjno-reklamowego 600 zł.

Adres Redakcji i Administracji: WARSZAWA, ŚWIĘTOKRZYSKA 12 Telefon: red. i adm 311-48.
Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.
Redaktor przyjmuje codziennie od 13 — 14-ej.

REPREZENTACJE:
W KRAJU: Katowice: „Hermes" Międzynarodowe Biuro Reklam i Wydawnictw, Drzymały 3 m. 7.
ZAGRANICĄ: Francja: p. E. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65 bis. — Niemcy: p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — Włochy: Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

„Lot Polski" ukazywać się będzie około 20-go każdego miesiąca.
Redakcja rękopisów nie zwraca.

LOT POLSKI
ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ
ORAZ AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
ROK X. — Nr. 6 (114) MIESIĘCZNIK CZERWIEC 1932

Zwyczajne Sprawozdawcze Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P.



W dniu 31 maja r. b. odbyło się w Warszawie Zwyczajne Sprawozdawcze Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P., w którem wzięli udział delegaci wszystkich Komitetów Wojewódzkich L. O. P. P. M. in. przybyli: woj. Kwaśniewski, woj. Kościałkowski, wicewoj. Gintowt-Dziewałtowski, wicewoj. Godlewski, wicewoj. Skrzyński, gen. Olszyna-Wilczyński, dyr. inż. Zienkiewicz, poseł Rudowski, prezeski pp.: Wróblewski i Wodzińska. Z Rady Głównej: prof. Huber, płk. Zagórska; z Zarządu Gł.: dr. Martynowicz, płk. Filipowicz, płk. inż. Moniuszko, poseł Starzak, nacz. Myśliński, nacz. Nowodworski, dyr. Wawrzyniak i gł. insp. O. P. L. G. kpt. Misiński.

Zebranie zagaił prezes dr. Martynowicz; przy stole prezydjalnym zasiedli: jako przewodniczący: woj. Zyndram-Kościałkowski, asesorowie: dyr. Wiktor, prezes inż. Rybicki i sekretarz dr. Czyrski.

Po odczytaniu sprawozdania z działalności Rady Głównej i Zarządu Głównego L. O. P. P., Walne Zgromadzenie przyjęło przez aklamację absolutorjum Komisji Rewizyjnej dla Zarządu Głównego.

Roczne sprawozdanie wykazuje wzrost członków Ligi o 51.262; L. O. P. P. jest więc najpotężniejszą organizacją społeczną w Polsce, obejmującą około 700.000 członków.

Następnie załatwiono szereg spraw bieżących, związanych z przygotowaniem ludności cywilnej do obrony przeciwlotniczo-gazowej.

W końcu przystąpiono do wyborów uzupełniających, w wyniku których wybrano ponownie do Rady Głównej pp.: prezesa dr. Grubera, gen. dr. Góreckiego, gen. dr. Roupperta; poza tem sędziego Falkiewicza, gen. Gąsiorowskiego, Szefa Sztabu Głównego, senatora Szereszowskiego i płk. dypl. Rusina. Do Zarządu Głównego pp.: inż. Lichniewicza, radcę Kalickiego, mjr. dypl. Romeykę, płk. inż. Szyndlera, prof. dr. Załęskeigo. Do Komisji Rewizyjnej pp.: dr. Gawlika, kier. Jaworskiego, nacz. Jedlińskiego, dyr. Nakoniecznikoffa i dyr. dr. Wasseraba.

Na tem Zjazd zakończono i wysłano depesze hołdownicze do P. Prezydenta Rzeczypospolitej, Wysokiego Protektora L. O. P. P. i do P. Marszałka Józefa Piłsudskiego — Członka Honorowego Ligi.

„IX TYDZIEŃ L. O. P. P."

W związku z IX Tygodniem L. O. P. P. prezes Zarządu Głównego dr. Zenon Martynowicz wygłosił przed mikrofonem „Polskiego Radja" następujące przemówienie:

Rozpoczynając IX Tydzień Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej zwracamy się do wszystkich obywateli Rzeczypospolitej z gorącym apelem popierania naszej organizacji.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, jako ta instytucja, która na sztandarze swym wypisała hasła popierania lotnictwa i przygotowania ludności cywilnej do obrony przeciwlotniczo-gazowej na wypadek jakiejś zawieruchy wojennej, ma wszelkie dane do tego, aby w szeregach swoich gromadzić tych wszystkich, którym idea rozwoju lotnictwa i zabezpieczenia ludności cywilnej na wypadek wojny gazowej jest drogą.

W ciągu niewielu lat swego istnienia zrobiła Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej dużo. Polskiej produkcji samoloty komunikacyjne, kierowane ręką polskich pilotów, przelatują po licznych linjach krajowych i zagranicznych, roznosząc wieści o polskiej tężyźnie lotniczej. Liczni uczniowie szkół lotniczych pokrywają całkowicie zapotrzebowanie fachowego personelu technicznego w naszem lotnictwie.

Instytuty naukowe, wzniesione kosztem Ligi, zdobywają sobie coraz to większe uznanie w kraju i zagranicą. Coraz to gęściejsza sieć lotnisk i lądowisk pokrywa ziemie Rzeczypospolitej, na których coraz to częściej siadają naszego chowu ptaki — samoloty turystyczne.

W dziedzinie obrony przeciwgazowej wykształciliśmy już około 6.000 instruktorów, którzy przeszkolili przeszło 500.000 obywateli. Dzisiaj są już dzielnice naszej Ojczyzny, w których niema obywatela nie obznajmionego z techniką obrony przeciwgazowej. Opracowaliśmy typy sprzętu przeciwgazowego, który rozmieszczamy po ośrodkach skupienia ludności, organizujemy i wyposażamy w potrzebny sprzęt drużyny obrony przeciwgazowej, których zadaniem jest unieszkodliwianie ataków gazowych.

Na wykonanie wszystkich tych prac wydała Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej dotychczas kwotę 40.000.000 złotych.

Kwota powyższa została zebrana przeważnie z drobnych 50-groszowych składek członkowskich.

Dzięki uspołecznieniu szerokich mas obywateli Rzeczypospolitej z drobnych tych groszowych danin, przynoszonych zarówno ręką robotnika i rzemieślnika, jak i pracownika umysłowego czy też przedstawiciela zawodów wolnych, zdołano zebrać imponującą już kwotę 40 miljonów złotych, która to umożliwiła wykonanie programowych prac Ligi.

Z powyższego widzimy, że zupełnie realną rzeczą jest oparcie wykonania dużych prac na drobnych składkach społeczeństwa. Społeczeństwo zjednoczone pod hasłem jednej idei — idei żywej — może dokonać zbiorowym wysiłkiem imponujących swym ogromem rzeczy.

To zjawisko wykonywania prac związanych z rozbudową naszej Państwowości siłami społeczeństwa, jest powodem, że Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej jest przedmiotem zainteresowania wszystkich państw świata, których przedstawiciele z dalekich, nawet egzotycznych, krain przybywają do Polski, aby zapoznać się z organizacją i pracami Ligi.

Liga wykonała już wiele prac, dzięki którym sprawy lotnictwa i obrony przeciwlotniczo-gazowej zostały posunięte naprzód. Nie łudźmy się jednak, że dokonaliśmy już całości prac. Leży przed nami jeszcze ogrom zadań. Mamy do wykończenia szereg lotnisk. Niewykończone mury Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej — ukazują otwartą ranę, domagającą się jak najszybszego wykończenia budowy. Stworzone przez nas instytuty naukowe stają wobec braku środków finansowych na dalsze prowadzenie prac. Organizacja obrony przeciwlotniczo-gazowej wymaga ciągle nowego dopływu środków pieniężnych. Sprawa zaopatrzenia ludności cywilnej w maski przeciwgazowe staje się zagadnieniem coraz bardziej żywotnem.

Zagadnienia, jakie leżą przed nami, wymagają ogromnych środków finansowych, które napozór przerastają siły jednej organizacji. Wykonanie jednak wszystkich tych zadań stanie się łatwem, jeżeli do szeregów naszych przybędą żołnierze nowi, którzy składką miesięczną 50-groszową przyczynią się do zrealizowania tych wszystkich projektów, które wykonać musimy, aby wobec następnych pokoleń wypełnić te obowiązki, jakie wyzwolenie z kajdan niewoli naszej Ojczyzny na nas włożyło.

Od Redakcji

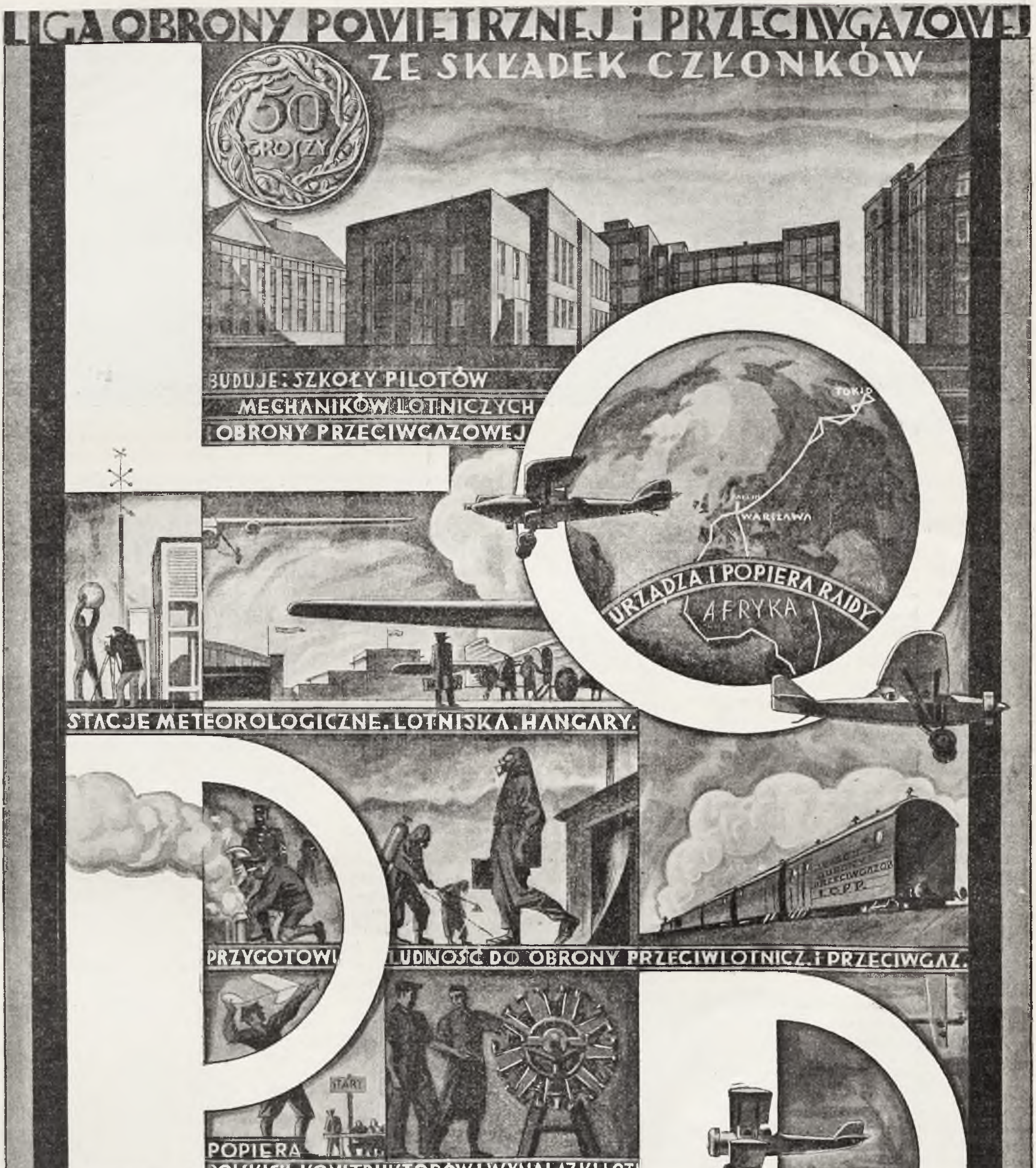
Jesteśmy w okresie Tygodnia Lotniczego, inaczej, wielkiej rewji naszej pracy, która ma być jednocześnie przypomnieniem obywatelskiego obowiązku każdego Polaka współpracy z nami. Tydzień Lotniczy, to poważne „Memento" przyszłości, a organ nasz jest oficjalnym wyrazicielem instytucji, mającej za obowiązek przysposobienie kraju na wypadek wojny. Na łamach naszych mieści się odbicie wszystkich zainteresowań całego świata lotniczego i gazowego, ta wielka troska o Jutro w powietrzu, troska, która, niestety, nie jest udziałem Społeczeństwa w tej mierze, w jakiej należałoby się tego spodziewać.

Poza komunikatami informacyjnemi, dotyczącemi ruchu lotniczego i gazowego na szerokim świecie, zamieszczamy stale doskonałe prace wyższych oficerów lotnictwa, inżynierji, feljetony i nowele pióra lotników, literatów, publicystów, rozpatrujące ze wszech stron różne ewentualności grozy wojny lotniczej i gazowej, wspomnienia z wielkiej wojny wybitnych lotników. Obszerny dział inseratowy dla przemysłu i handlu, znajduje swe zainteresowanie w lotnictwie i gazownictwie. Specjalną opieką otaczamy dział piśmiennictwa lotniczego i przeciwgazowego „Dział Młodzieży", przyjmujemy prace Czytelników, dyskutujemy i chętnie roztrząsamy problemy i zagadnienia, dotyczące obrony szlaków powietrznych i obrony przeciwgazowej Rzeczypospolitej.

Apelujemy gorąco do wszystkich naszych Prenumeratorów i tych, którym ten egzemplarz do rąk się dostanie, by postawili sobie za chlubne zadanie propagowanie wydawnictwa naszego, jako jedynego w swoim rodzaju krzewiciela doniosłych i żywotnych prac obronnych Ligi Obrony Przeciwlotniczej i Przeciwgazowej. Kilkudziesięciomiljonowy Naród nasz niechaj w tym „Dziewiątym Tygodniu Lotniczym" usłyszy nasz apel — nakaz sumienia każdego rozsądnie myślącego Polaka.

„LOT POLSKI" winien zdobić każdy dom polski, jako symbol zrozumienia wysiłku Społeczeństwa, skupiającego w L.O.P.P. swe siły, oddane do obrony powietrznych granic tak drogo okupionej Wolności Ojczyzny.

KOMITET REDAKCYJNY.


LIGA OBRONY POWIETRZNEJ i PRZECIWGAZOWEJ
ZE SKŁADEK CZŁONKÓW
50 GROSZY
BUDUJE: SZKOŁY PILOTÓW
MECHANIKÓW LOTNICZYCH
OBRONY PRZECIWGAZOWEJ
TOKIO
WARSZAWA
URZĄDZA I POPIERA RAJDY
AFRYKA
STACJE METEOROLOGICZNE. LOTNISKA. HANGARY.
L.O.P.P.
PRZYGOTOWU LUDNOŚĆ DO OBRONY PRZECIWLOTNICZ. I PRZECIWGAZ.
START
POPIERA
POLSKICH KONSTRUKTORÓW I WYNALAZKI LOT
NA POWYŻSZE CELE WYDATKOWAŁA LIGA PRZEZ CZAS SWEGO ISTNIENIA 40000000 ZŁ
RYSOWAŁ BOGDAN NOWAKOWSKI
SPORT SZYBOWCOWY
i SPORT LOTNICZY

JAN WIELO-WIEYSKI



Miss Earhart kobieta-mewa

Kierownik portu lotniczego w Le Bourget pod Paryżem nie wierzył oczom. Ze zdziwieniem spojrzał na radjotelegrafistę, który wręczył mu przed chwilą wąski pasek papieru, pokryty drobnem maszynowem pismem.

— Odebrałem to, monsieur, z centralnego biura telegraficznego — wyjaśnił telegrafista. — Depesza z Ameryki za pośrednictwem radja.

Kierownik aeroportu rzucił znów okiem na papierową tasiemkę. Czyżby śnił? Ależ nie! Depesza była zredagowana zupełnie jasno.

„Paryż — Le Bourget stop Lotnisko kierownik portu stop Podać natychmiast telegraficznie warunki atmosferyczne nad północną Francją i brzegami Atlantyku stop Miss Amelja Earhart startuje za dwie godziny z Harbour Grace na Nowej Ziemi do Paryża stop Leci samotnie stop Komendant aeroportu Harbour Grace".

Kierownik portu nie pytał już więcej. Porwał słuchawkę telefonu i kazał połączyć się z dyrektorem biura meteorologicznego, aby wydać odpowiednie dyspozycje.

Scena ta miała miejsce o godz. 10 m. 05 wieczorem dnia 20 maja b. r.

Wieść o zuchwałem zamierzeniu młodej Amerykanki rozeszła się lotem błyskawicy po całym Paryżu.

Rozdzwoniły się telefony, zaczęły stukać nerwowo aparaty telegraficzne.

— Miss Amelja Earhart leci przez Atlantyk! — poszły w świat telegramy.

— Miss Earhart startuje z Ameryki do Europy!...

— Kobieta zamierza samotnie przelecieć ocean!...

Samotnie, tak jak Lindbergh, dokładnie przed pięciu laty. Co do dnia! Bowiem dn. 21 maja wypadała piąta rocznica przebycia Atlantyku przez bohaterskiego lotnika.

A tymczasem na lotnisku w Harbour Grace, na najbardziej na wschód wysuniętym cyplu Ameryki, szykowano pośpiesznie do lotu czerwono-złoty samolot. Krzątali się koło niego mechanik lotniczki Edward Górski i pilot Bert Balchen, ten sam, który towarzyszył admirałowi Byrdowi w jego locie transatlantyckim z Ameryki do Francji w r. 1927.

Miss Earhart spała. Odpoczywała przed czekającym ją trudem. Odpoczynek ten jednak nie był długi, widać emocja spędzała sen z powiek. Po trzech godzinach lotniczka obudziła się i pojechała na lotnisko. Pogoda była nieszczególna. Nad oceanem leżała gęsta, mleczna mgła i niebo zasnute było szaremi chmurami. Ale prognozy meteorologiczne były nienajgorsze: wiatr wiał pomyślny a na znacznej przestrzeni trasy miała panować pogoda.

Wreszcie o 7 wieczorem, gdy wszystkie przygotowania zostały zakończone, miss Earhart zwróciła się do kierownika portu.

— Czy przyszła odpowiedź z Paryża? — zapytała.

— Jeszcze nie.

— Mniejsza z tem, nie będę już czekać.. Dowidzenia panom!... — i lotniczka zajęła miejsce w samolocie.

Rozległ się warkot motoru. Jeszcze ostatnie pożegnania ręką i samolot ruszył do startu. Po kilkuset metrach ciężka maszyna oderwała się od ziemi. Była wówczas dokładnie godz. 7 m. 20. Zegary europejskie wskazywały godzinę 11 min. 20 wieczorem.

Zaraz po wystartowaniu miss Earhart, skierowawszy się nad morze, gwałtownie zaczęła brać wysokość, metr po metrze pnąc się w górę. Po chwili zniknęła za gęstą kurtyną mgły, wstającej z nad oceanu.

Wielki lot przez Atlantyk rozpoczął się!

Zaczęły teraz płynąć nieznośnie długie godziny oczekiwania. W Le Bourget od wczesnego ranka zebrały się olbrzymie tłumy ciekawych, pragnących powitać dzielną lotniczkę. Po południu przybyli przedstawiciele władz i członkowie ambasady Stanów Zjednoczonych.

O godz. 3 po poł. na lotnisku zapanował niepokój. Ani jedna wiadomość nie nadeszła dotąd o lotniczce. Nie spotkał jej żaden okręt, żaden statek nie słyszał nad oceanem warkotu propelera. Może stało się co złego — pogoda była taka kiepska...

Godz. 3 m. 30 — Niepokój wzrasta. Lotniczka powinna już być, spodziewano się jej przecież około godz. 2-ej.

I nagle w ten zemocjonowany, zdenerwowany oczekiwaniem tłum pada wiadomość:

— Miss Earhart wylądowała szczęśliwie koło Londonderry w Irlandji.

Tłum oddycha z ulgą. A więc przeleciała Atlantyk. Zwycięstwo! Pierwsza kobieta pokonała ocean! Wylądowała szczęśliwie. Już jej nie grozi śmieć w szarych, zimnych falach, które pochłonęły tyle uskrzydlonych śmiałków. Więc nowy triumf człowieka-mewy nad żywiołem i to tem większy, że odniesiony przez przedstawicielkę płci słabej.

Jakież były przeżycia śmiałej lotniczki nad oceanem, jakie wrażenia wyniosła?

Opowiada o nich sama miss Earhart w krótkich słowach:

— Wkrótce po starcie spotkałam bardzo złą pogodę. Otoczyła mnie mleczna mgła, która gęstniała w miarę jak się posuwałam coraz dalej na wschód. Wzniosłam się do wysokości 4000 metrów, ale nie uchroniło to mnie od wpadnięcia w burzę. Otoczyły mnie grube warstwy chmur, zasłaniając zupełnie pole widzenia. Zaczęłam się na serjo niepokoić. I wtedy właśnie zdarzył mi się pierwszy wypadek — przestał działać wysokościomierz. Straciłam zupełnie orjentację na jakiej lecę wysokości. 100, 200 metrów czy może tysiąc lub dwa tysiące? Starałam się lecieć możliwie najwyżej, aby uchronić się od niebezpiecznego sąsiedztwa fal. Następstwem tego było pokrycie skrzydeł samolotu grubą warstwą lodu.

Byłam coraz bardziej niespokojna i wówczas przypomniałam sobie jeden szczegół, kiedy opowiadano mi o słynnym przelocie pułkownika Lindbergh'a. Mówiono mi, że kiedy w pewnym momencie, w czasie lotu nad Atlantykiem, Lindbergh znalazł się w rozterce co ma zrobić, po krótkiej chwili namysłu postanowił zdać się na los szczęścia.

I ja też postanowiłam wówczas zaufać swemu szczęściu...

A stało się to w momencie, gdy zdarzył mi się drugi, znacznie poważniejszy od pierwszego, wypadek. Mianowicie pękła rurka doprowadzająca benzynę, która poczęła wyciekać na kadłub w pobliżu wylotu rury wydechowej. Lada chwila groziło mi zapalenie się w powietrzu. Na domiar złego popsuł mi się zbiornik benzyny i cienki strumyk łatwopalnego, a jakże w tej chwili drogocennego dla mnie płynu, zaczął mi ciec po nogach.

Owładnęło mną uczucie strachu. Zredukowałam natychmiast obroty silnika, aby zmniejszyć płomienie, strzelające z rur wydechowych i uniknąć w ten sposób pożaru.

Wreszcie po strasznie długich dla mnie chwilach wpatrywania się w horyzont, chwilach, które wydawały mi się wiekami ujrzałam upragnioną ziemię. Byłam uratowana! Oto wszystko... Mogę tylko dodać, że czuję się nad wyraz szczęśliwa, iż udało mi się przelecieć! — zakończyła miss Earhart.

„Miss Lindy“, bo tak Amerykanie nazywają panią Amelję, z powodu jej nadzwyczajnego podobieństwa do Lindbergh'a już po raz drugi przebywa szczęśliwie Atlantyk. Wówczas jednak, chociaż już dziesięć lat była dyplomowaną pilotką, nie dotknęła ani na chwilę sterów. Całą drogę samolot prowadził pilot Wilmer Stultz, który zginął w ubiegłym roku podczas katastrofy samolotowej w Stanach Zjednoczonych.

Miss Amelji w pierwszym locie, odbytym dn. 18 czerwca 1928 r., towarzyszyli, prócz pilota Stultza, pilot zapasowy Elleworthy i mechanik Gordon. Hydroplan ich, trzymotorowy Fokker, nosił wdzięczne imię „Friendship“ — „Przyjaźń“.

Lotnicy wystartowali wówczas z Trepassey w Nowej Funlandji i po 20-godzinnym locie z braku benzyny opuścili się na wodę w cichej zatoce koło miejscowości Burryport u brzegów Walji.

Miss Amelja Earhart, a właściwie lady Putman, bowiem od roku bohaterska lotniczka jest już zamężna, jest obecnie jedyną na kuli ziemskiej kobietą, która przebyła na samolocie Atlantyk i jedyną osobą, która przeleciała go dwukrotnie.

Lady Putman jest żoną znanego wydawcy amerykańskiego G. Putmana, zajmującego się równocześnie badaniami arktycznemi. Męża swego poznała w 1928 r. On to sfinansował jej pierwszy lot przez Atlantyk. Miss Amelja była wówczas zaręczona z mr. M. Chapmanem. Poznawszy jednak obecnego swego męża zerwała z narzeczonym i w roku ubiegłym poślubiła mr. Putmana.

Bohaterska lotniczka, licząca obecnie dopiero 34 lata, nie należy do typu rozkapryszonych Amerykanek, które przez zwykłą próżność, czy chęć reklamy, ważą się na zuchwałe przedsięwzięcia. Miss Amelja życie traktuje poważnie. W czasie wojny, jako młoda dziewczyna, była pielęgniarką w Kanadyjskim Czerw. Krzyżu. Po zawarciu zawieszenia broni wstępuje do szkoły lotniczej i w kilka miesięcy otrzymuje dyplom pilotki. Później kończy jeszcze uniwersytet i poświęca się całkowicie lotnictwu.

Miss Earhart ma za sobą kilkaset lotów wykonanych w rozmaitych warunkach atmosferycznych nad terytorjum całych Stanów Zjednoczonych. Ostatnio miss Earhart ustanowiła, nieuznany coprawda oficjalnie, rekord wzlotu na wysokość, na autogiro, osiągnąwszy 6.075 mtr.

Teraz w locie swym nad Atlantykiem pobiła nowy rekord — szybkości przelotu nad groźnym oceanem, przebywając go w 15 godzin i 35 minut.

Taką jest miss Earhart, kobieta-mewa, która pokonała Atlantyk!

Jan Wielowieyski.

ADAM WOJTYGA.

BUDUJMY LOTNISKA I LĄDOWISKA

Samolot nie może obyć się bez terenu przystosowanego do wzlotu i lądowania, jak okręt bez portu, kolej bez szyn, czy samochód bez dróg.

O ile lotnictwo nie jest niczem ograniczone w locie w powietrzu, — o tyle jego związek z ziemią jest ściśle ograniczony lotniskami i lądowiskami.

Organizacja terenowa ma decydujący wpływ na rozwój lotnictwa i jego użycie dla celów obronnych, na wypadek wojny. Przez to, problem ten łączy się bezpośrednio z obroną przeciwlotniczą kraju.

Im więcej będziemy posiadali lotnisk i lądowisk, tym więcej wzrosną nasze siły obronne.

Lotnictwo słabsze ilościowo, powinno posiadać dostatecznie dużą ilość lotnisk, aby przez odpowiedni manewr, móc skupić go tam, gdzie interes obrony kraju będzie tego wymagał. Ponieważ nigdy zgóry nie będziemy mogli określić gdzie będzie musiało nastąpić to skupienie lotnictwa, przeto musimy mieć przygotowane odpowiednio wcześniej lotniska i lądowiska na całym terytorjum kraju.

Dzięki takiemu rozwiązaniu organizacji terenowej, będziemy mogli skutecznie bronić się przed niespodziewanym i nieuchwytnym atakiem nieprzyjacielskim.

Ta organizacja terenowa, która ma zapewnić słabszemu zwycięstwo w powietrzu i obronę kraju przed silniejszym ilościowo przeciwnikiem, to sieć lotnisk i lądowisk, obejmujących cały kraj ze specjalnem nasyceniem pewnych ważnych terenów.

To na wypadek wojny, — a w czasie pokoju sieć lotnisk i lądowisk będzie bardzo przydatna dla celów ćwiczebnych lotnictwa wojskowego, — stając się równocześnie podstawą rozwoju i działalności lotnictwa komunikacyjnego, turystycznego, sportowego i sanitarnego.

Dla wszystkich zaś kategorji lotnictwa wojskowego i cywilnego — gęsta sieć lotnisk będzie warunkiem, od którego w olbrzymim procencie zależeć będzie bezpieczeństwo lotów, zmniejszenie ilości wypadków lotniczych, zwiększenie czasu użyteczności pracy samolotów i dużych oszczędności dla Skarbu Państwa.

Te wszystkie walory, jakie dzięki organizacji terenowej może lotnictwo osiągnąć i ścisła łączność tych zagadnień ze sprawami obrony przeciwlotniczej Państwa, nakładają na L. O. P. P., obowiązek poświęcenia tym zagadnieniom specjalnej uwagi.

Stałe i budowane dużemi kosztami porty lotnicze lotnictwa wojskowego i komunikacyjnego nie mogą być przedmiotem zainteresowania L. O. P. P. — albowiem sprawami temi zajmuje się całkowicie Min. Spraw Wojskowych i Min. Komunikacji.

Natomiast troską L. O. P. P. są i będą lotniska i lądowiska, nie znajdujące się pod zarządem i opieką władz wojskowych.

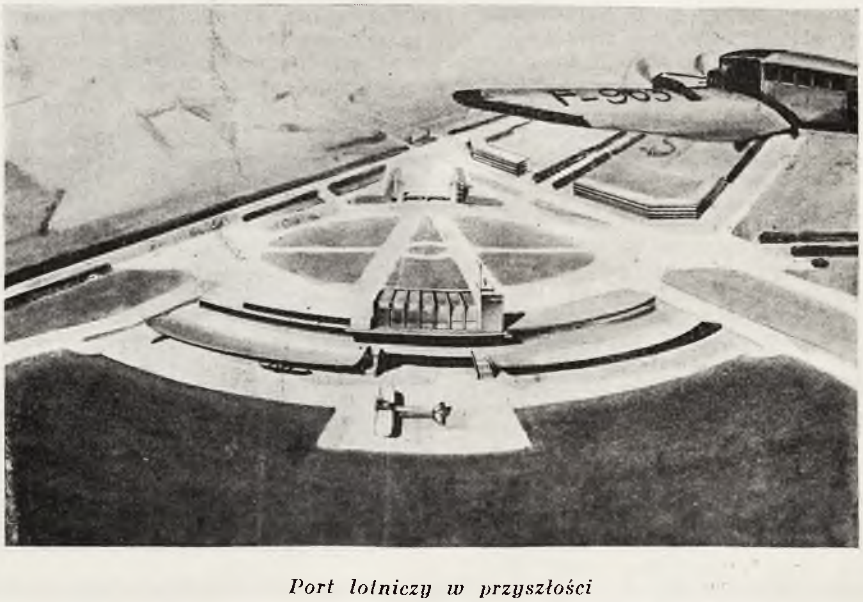
Mamy w Polsce pewną ilość stałych, dużych i odpowiednio urządzonych portów lotniczych. Mamy dalej kilka lotnisk fabrycznych przy fabrykach lotniczych, wreszcie kilkanaście lotnisk L. O. P. P.

Ilość lotnisk, jak na 32-miljonowy naród, o powierzchni kraju 388 tys. klm. kw. jest za mała.

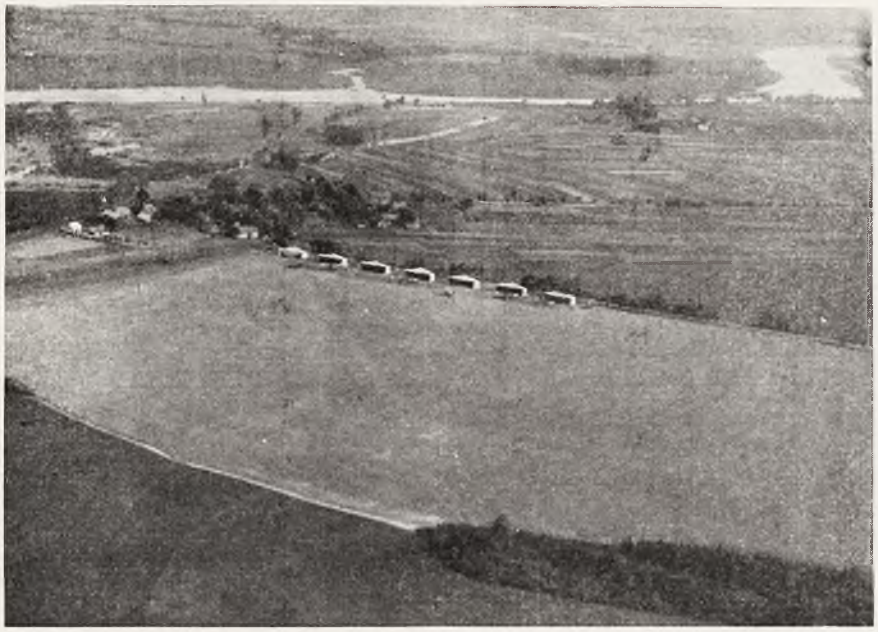
Wydatne powiększenie tej ilości jest konieczne nietylko ze względu na ilościowy stan lotnictwa polskiego, ale w pierwszym rzędzie, ze względu na zadania obrony. Nigdy nie możemy zapominać, że granica nasza z Niemcami (łącznie z Prusami Wschodn.) wynosi 1912 klm., a z Rosją 1412 klm.

Stanowimy dom ze wszystkich stron otwarty i dla sąsiadów bardzo dostępny.

Nie mamy z zachodu i wschodu prawie żadnych naturalnych granic obronnych, a więc na wypadek zaatakowania nas przez któregoś z sąsiadów, czynnikiem obrony naturalnej będą tylko własne piersi.



Port lotniczy w przyszłości



Wzorowe lądowisko

Godziłoby się zapytać, co przeciwstawimy nieprzyjacielowi, który na tym olbrzymim froncie zechce zaatakować nas z powietrza, w miejscu dowolnie przez siebie obranym?

Oczywiście, że nieprzyjaciela w powietrzu zwalczać będą w pierwszym rzędzie i najskuteczniej własne siły powietrzne. Aby jednak własnym siłom powietrznym umożliwić to zadanie, musimy posiadać gęstą sieć lotnisk i lądowisk.

Nie chodzi tu o stałe lotniska w sensie dużych portów lotniczych, a natomiast o pewne lotniska o charakterze polowym, położone w ośrodkach przemysłowych i handlowych, większych skupień ludzkich, węzłów kolejowych i t. d.

Drugą kategorją będą tereny do lądowania, t. zw. lądowiska, rozmieszczone w pewnych strefach i na linji najważniejszych przelotów, pomiędzy głównemi portami lotniczemi.

Jesteśmy w tem szczęśliwem położeniu, że mamy niewyczerpaną wprost ilość terenów, które przy minimalnej adoptacji dadzą się przerobić na lotniska. Składa się na to konfiguracja terenu (olbrzymia ilość równin), oraz sposób użytkowania gruntów w Polsce. (Według rocznika statystycznego — Gł. Urz. Stat. R. P. za rok 1931, — użytkuje się w Polsce na grunty orne — 48,9%, łąki — 10%, pastwiska — 7,2%, sady i ogrody — 1,4%, lasy — 22,2%, inne i nieużytki — 10,3%).

Przejdziemy obecnie do pytania, jak powinno wyglądać lotnisko, a jak lądowisko?

Lotnisko jest to teren na stałe zajęty i przeznaczony, oraz przygotowany do użytku lotnictwa w ciągu całego roku.

Lotnisko takie powinno się znajdować w pobliżu dobrych dróg komunikacyjnych i istniejących organizacji łączności, a ze względów na konieczność maskowania się w czasie wojny, dobrze będzie, gdy będzie się znajdować w pobliżu osiedli, lasów i t. d.

Wymagania techniczne, jakie się stawia lotniskom polowym są następujące:

— wielkość potrzebnego terenu wynosi 800 x 800 mtr. W pewnych warunkach wielkość tych wymiarów może być zmniejszona do 400 x 400 m., jeśli teren ma dobre podejścia (niema na krawędziach lotniska wysokich drzew, lub domów).

— mieć dobre podejścia.

— być równe i mieć twardą nawierzchnię.

Lotnisko nie powinno mieć bróżd, rowów, pagórków, ani krzaków. Najbardziej nadają się na lotniska tereny porosłe trawą (pastwiska) i pola obsiane koniczyną, lub młodą saradelą.

Okolice bagniste, lub z piaskami lotnemi nie nadają się zupełnie do organizacji lotnisk.

Lądowiskiem będzie każdy teren nadający się do wzlotu i lądowania, bez żadnych specjalnych urządzeń.

A więc będą to równe łąki i pastwiska o niskopiennej roślinności, pozbawione bróżd i rowów, o wyznaczonych wapnem krawędziach i ze stałym wskaźnikiem wiatru odpowiednio umieszczonym.

Jak widzimy zatem, lotnisko będzie mogło powstać kosztem zakupu, lub dzierżawy, odpowiedniego, wybranego terenu.

Lądowisko natomiast, będzie to wybrany teren, którego właściciel musi tylko zastosować się do wymagań związanych z przeznaczeniem lądowiska, a więc użytkować grunt w pewnej określonej formie (koniczyna, seradela, trawa niskopienna i t. d.).

Dla zbudowania sieci lotnisk i lądowisk w Polsce, koniecznem się staje stworzenie odpowiedniej organizacji w ramach wewnętrznych L. O. P. P., w postaci wydziału lotnisk przy Zarządzie Głównym i referentów lotniskowych przy zarządach wojewódzkich.

Wydział lotnisk nakreśliłby wojewódzkim zarządom plan budowy lądowisk, zgodnie z opinją fachowców, a następnie budowę ich by finansował i kontrolował ich wykonanie.

Opiekę nad gotowymi lotniskami, wyszukiwanie terenów i prace lokalne przeprowadzałyby zarządy wojewódzkie przez swych referentów.

Powinno być ambicją wszystkich województw, ażeby posiadać lotniska i jak najwięcej terenów wydanych i utrzymywanych w stanie użytkowości na lądowiska.

Tak pomyślana i konsekwentnie przeprowadzona polityka lotniskowa ma olbrzymie znaczenie dla Państwa i jego obrony przeciwlotniczej.

Nasze obowiązki względem Państwa wymagają realizacji lotniczej organizacji terenowej, do której siłą faktu L. O. P. P. jest przeznaczoną w pierwszym rzędzie.

Zrobiono już na tem polu bardzo dużo, znamy pracę L. O. P. P. w tym kierunku, tem niemniej musimy pracę tę zwielokrotnić.

Zapóźno będzie myśleć o wykonaniu tych zamierzeń dopiero w dniach zawieruchy wojennej. Rozumieją to doskonale nasi sąsiedzi, i tak:

Niemcy mają sto kilkadziesiąt portów lotniczych i drugie tyle lotnisk, nie mówiąc już o lądowiskach specjalnie licznych na wchodzie Niemiec.

Bogato rozbudowana sieć radjolotnicza i meteorologiczna obejmuje wszystkie porty lotnicze i lotniska całej Rzeszy.

Rosja w budżecie na rok 1932 przewiduje na rozbudowę lotnisk w przeliczeniu na złote polskie około 25 miljonów (według źródeł niemieckich Luftwacht Nr. 3/1932 r.).

Widzimy więc, że do kwestji lotnisk nasi sąsiedzi przywiązują bardzo wielką wagę.

I my, którym na sercu leżą sprawy rozwoju naszego lotnictwa i zagadnienia obrony przeciwlotniczej kraju, musimy dołożyć wszelkich starań, nie szczędząc kosztów ni trudów, by Państwo nasze pokryło się gęstą siecią lotnisk i lądowisk, w ilości i stanie godnym mocarstwowego stanowiska Polski.



Prace przygotowawcze na terenie przyszłego lotniska

Zlot zwycięzców Atlantyku w Rzymie

Sam Il Duce, wielki twórca i protektor nowoczesnego lotnictwa italskiego, witał w Wiecznem Mieście najsłynniejszych lotników świata, zwycięzców Atlantyku, którzy przybyli tam na I międzynarodowy kongres lotników transatlantyckich.

W obecności władz państwowych i miejskich i akredytowanych przy Kwirynale członków korpusu dyplomatycznego minister lotnictwa generał awiacji Italo Balbo otworzył obrady kongresu w pięknej sali Juljusza Cezara na Kapitolu.

Zlecieli się do Rzymu na ten kongres co najsłynniejsi lotnicy świata, którzy przeżyli już dreszcze emocji i rozkosz zwycięstwa nad szaremi falami Atlantyku.

Przybył więc admirał portugalski Coutinho, dalej słynny włoski pilot pułkownik Ferrarin, sir Hubert Wilkins, nieustraszony, pełen najlepszych nadziei podróżnik łodzią podwodną do bieguna północnego, cała drużyna francuskich orłów ze słynnym Dieudonne Costes'em na czele, więc towarzysz jego w locie z Paryża do New Yorku — Bellonte, dalej Assolant i Lotti — załoga „Żółtego Ptaka", i Leon Challe i Jan Mermoz.

Przyjechał słynny Harold Gatty, amerykanin, który wraz z Willy Post'em w roku ubiegłym obleciał dookoła kulę ziemską w przeciągu ośmiu dni, i słynny hiszpański lotnik Iglezias i jego rodak kpt. Julio Ruiz de Alda, jeden z członków załogi nieszczęsnej „Numancji". Przybyła cała drużyna włoskich lotników, którzy pod wodzą gen. Balbo przelecieli w roku zeszłym w locie grupowym Atlantyk południowy.

Na przeciąg tych kilku dni kongresu zebrał się w Wiecznem Mieście sam kwiat lotnictwa światowego, aby podzielić się swemi spostrzeżeniami, poczynionemi w czasie przelotów nad skłębioną masą wód.

Wszystkie uwagi zostaną zebrane razem opracowane i kiedyś posłużą przy organizacji stałej komunikacji samolotowej przez Atlantyk.

Szybkiemi krokami zbliża się już chwila, gdy ponad niedostępnym oceanem zaczną szybować regularnie wielkie samoloty pasażerskie i pocztowe, gdy olbrzymie wodnosamoloty zrywać się będą z portów przybrzeżnych, aby po kilkunastu godzinach lotu osiąść majestatycznie po drugiej stronie Wielkiej Wody, dzielącej dwa Światy — Stary i Nowy.

Przelot nad niepokonanym do niedawna Atlantykiem nie budzi już takiej sensacji, jak przed pięciu niespełna laty. Okupioną wielkiemi ofiarami drogę nadmorską z Ameryki do Europy i naodwrót przemierzyło już przecież tylu uskrzydlonych ludzi, przedstawicieli tylu narodów.

I ostatnio, gdy w Wiecznem Mieście obradowali ci szczęśliwi, którzy uszli śmierci w falach złowieszczego oceanu, gdy zastanawiali się nad możliwością zorganizowania stałej nadmorskiej komunikacji powietrznej, przebyły Atlantyk dwa samoloty. Z Nowej Ziemi do Irlandji przeleciała samotnie nieustraszona lotniczka amerykańska miss Amelja Earhart i równocześnie tegoż dnia przeleciał z Nowego Jorku do Vigo w Hiszpanji, drogą na Azory, słynny wodnopłatowiec niemiecki „DO X", nazwany latającą łodzią, mając na swym pokładzie 14 ludzi załogi.

Pięć lat temu zaledwie słynny lotnik amerykański Charles Lindbergh otworzył wielki szlak powietrzny z Ameryki do Europy, a dziś już przelatują go zupełnie swobodnie uskrzydleni ludzi.

* * *

Z racji kongresu nastąpiła wymiana depesz pomiędzy przewodniczącym obradom generałem Balbo a Aeroklubem Rzeczypospolitej Polskiej, wspominających zaszczytną śmierć bohaterskiego lotnika polskiego mjr.-pil. Ludwika Idzikowskiego, który złożył swe młode życie w walce z oceanem, zazdrośnie strzegącym swych tajemnic. W przeddzień otwarcia kongresu delegacja lotnictwa polskiego złożyła wieniec na grobie bohaterskiego lotnika na cmentarzu Powązkowskim w Warszawie.

J. W.



Delegacja lotnictwa polskiego na grobie bohaterskiego lotnika ś. p. mjr. Ludwika Idzikowskiego. — Na pierwszym planie: naczelnik Wydz. Lot. Cyw. Min. Komunikacji ppłk. inż. C. Filipowicz składa wieniec.

Ś. † P.

Inż. Mieczysław Niebieszczański

Dyrektor Okręgowej Dyrekcji Kolejowej w Katowicach

zasnął w Panu dnia 21 maja r. b.

W zmarłym traci L. O. P. P. długoletniego i wybitnego działacza na niwie obrony Państwa, który do ostatniej chwili—piastując godność v. prezesa Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. — poświęcał sprawom naszej Instytucji całe swoje doświadczenie, wybitny talent i niespożytą energję.

Cześć Jego pamięci!

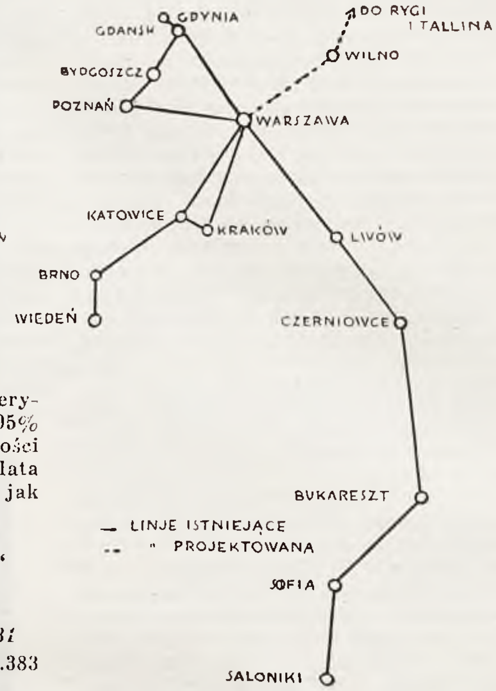
POLSKIE LINJE LOTNICZE „L O T"



ROK 1928



ROK 1932



POLSKA KOMUNIKACJA LOTNICZA W R. 1932.

Od roku 1929 obsługa polskich szlaków komunikacji lotniczej spoczywa w rękach przedsiębiorstwa państwowo-samorządowego, działającego pod nazwą Polskie Linje Lotnicze „Lot", mającego swą siedzibę w Warszawie.

Władzą nadzorczą P. L. L. „Lot" jest Wydział Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, który ustala sieć eksploatacji i zajmuje się wszystkiemi zagadnieniami organizacyjnemi, prawnemi, administracyjnemi i technicznemi polskiej komunikacji lotniczej.

W chwili obecnej P. L. L. „Lot" obsługują następujące szlaki komunikacji lotniczej:

Gdynia, Gdańsk — Warszawa — Lwów — Czerniowce — Bukareszt — Sofja — Saloniki (2.068 km.).

Warszawa — Kraków — Katowice—Brno Wiedeń. (726 km.).

Warszawa — Katowice (286 km.).

Warszawa — Poznań — Bydgoszcz — Gdańsk, Gdynia (594 km.).

Rozwój polskiej komunikacji lotniczej najlepiej scharakteryzują zamieszczone obok mapki. Widzimy z nich, jak sieć polskiej komunikacji lotniczej ustawicznie doskonali się, obejmując z jednej strony coraz to większe przestrzenie, z drugiej zaś wyprostowując swe linje celem jak największego skrócenia czasu przewozów na jak najdalszych szlakach.

Polska sieć komunikacji lotniczej nie jest jeszcze dotychczas ostatecznie skrystalizowana, gdyż brak jej jeszcze z najważniejszych połączeń międzynarodowych linji z zachodu na wschód, której uruchomienie ustawicznie odwleka się ze względów politycznych, przyczem jednak bynajmniej nie z winy naszej.

P. L. L. „Lot" posługują się samolotami i silnikami wyrabianemi w Polsce. oraz posiadają jeszcze obecnie pewną ilość samolotów produkcji zagranicznej, które w miarę zużywania się są wycofywane z ruchu i zastępowane wyłącznie polskim sprzętem lotniczym.

Działalność P. L. L. „Lot" charakteryzuje 100% bezpieczeństwo, i ponad 95% przeciętna regularność. W szczególności rezultaty eksploatacji P.L.L. „Lot" za lata 1929, 1930 i 1931 przedstawiają się jak następuje:

Wyniki eksploatacji P. L. L. „Lot"

Ilość przebytych	*Rok* 1929	1930	1931
kilometrów	1.421.831	1.418.880	1.492.383
Przewieziono:			
pasażerów	16.428	13.682	14.687
bagażu kg.	119.053	105.921	140.137
towarów kg.	198.648	286.773	214.179
poczty kg.	35.977	38.726	36.343
gazet kg.	17.102	36.659	15.691

Doskonałe rezultaty pracy P.L.L. „Lot" wyrobiły im zarówno w Polsce jak i zagranicą jak najlepsze imię, zdobywając wszędzie dla organizacji polskiej największe uznanie i pochwały.

„Ce sont les meilleures lignes du monde! Rien de plus sûr!" jak mówią w Rumunji, Bułgarji i Grecji; „Polenwetter" jak mówią w Wiedniu, kiedy samoloty polskie punktualnie co do minuty w najgorszą pogodę przylatują do miejsca swego przeznaczenia, podczas gdy wszystkie inne, utrzymujące komunikację z Wiedniem bądź zawróciły z drogi, bądź zmuszone były lądować w drodze celem przeczekania złych warunków atmosferycznych.

A oto jedna z tysięcy podobnych opinji nadesłanych do Zarządu P. L. L. „Lot": „Punktualność Wasza jest godna podziwu. Urzędnicy i służba niebywale uprzejma; wszystko na miarę wielkoeuropejską. Tylko szkoda, że linij tak mało..." *W.*



Wojewoda Michał, następca tronu rumuńskiego na samolocie pasażerskim Polskich Linij Lotniczych „Lot"

Katastrofa „Sprawiedliwości dla Węgier"

Jerzy Endres nie żyje!

Garstka lotników transatlantyckich zmniejszyła się znów o jedną osobę.

Zginął zaszczytną śmiercią lotnika dnia 21 maja na lotnisku rzymskiem Littorio, w chwili lądowania na swym wspaniałym samolocie transatlantyckim „Sprawiedliwości dla Węgier". Razem z nim zginął węgierski lotnik Bittay, który znajdował się na pokładzie samolotu.

Endres udawał się właśnie do Wiecznego Miasta na międzynarodowy kongres lotników transatlantyckich.

Nazwisko jego wpisała historja na listę zdobywców Atlantyku dnia 16 lipca ub. roku. Wówczas to Jerzy Endres, wraz ze swym przyjacielem Aleksandrem Magyarem, wystartowawszy dn. 15 lipca o godz. 5 m. 18 po poł. z lotniska w Harbour Grace na Nowej Ziemi, przelecieli szczęśliwie Atlantyk, przemierzyli pół Europy i wylądowali z braku benzyny pod miejscowością Bieske na Węgrzech o 40 niespełna kilometrów od Budapesztu, który był celem ich lotu.

Brawurowy ich lot z Ameryki do stolicy Węgier, poza znaczeniem czysto sportowem miał przedewszystkiem znaczenie propagandowe.

Nie o własną reklamę szło lotnikom, nie o własne zyski i sławę, nie! Oni chcieli w ten oryginalny sposób zwrócić uwagę całego świata na swą Ojczyznę.

Nazwali swój samolot „Justice for Hungary" — „Sprawiedliwości dla Węgier", chcąc tem dać wyraz protestu przeciwko traktatowi w Trianon, który odebrał Węgrom szereg prowincyj, oddając je państwom sąsiednim.

Gdy ostatnio italski minister lotnictwa gen. Italo Balbo zwołał do Wiecznego Miasta kongres bohaterów Atlantyku, Endres przyjął zaproszenie. Postanowił udać się do Rzymu na swym samolocie „Sprawiedliwości dla Węgier", tym samym, na którym przeleciał ocean. Jakże mógł postąpić inaczej, jakże mógł nie wykorzystać takiej świetnej okazji dla propagandy, On, bohater narodowy nowoczesnych Węgier, który oddał swą osobę w służbę Ojczyzny.

Los nie był tym razem dla niego łaskawy. Przy lądowaniu płatowiec skapotował pękły baki z benzyną, nastąpił wybuch i wspaniały, dumny samolot transatlantycki zamienił się w płonący stos.

Zginęli śmiercią lotników pod szczątkami spalonego samolotu, on — Endres słynny lotnik, jeden z nielicznych szczęśliwców, którzy uszli z życiem z nad Atlantyku i jego towarzysz Bittay...

Ciężki to cios dla ich Ojczyzny, dotkliwa strata dla całego lotnictwa europejskiego.

Cześć ich pamięci!



Lotnicy węgierscy przed odlotem do Rzymu



Mussolini nad trumnami lotników węgierskich

W dniu 13 maja r. b. zmarła w Warszawie ś. p. Mecenasowa

JADWIGA CHMIELIŃSKA

Członkini komitetu ścisłego Koła Pań L. O. P. P. oraz przewodnicząca Sekcji Wyszkolenia Przeciwgazowego Kobiet przy warszawskiem „Kole Pań".

Pracując na terenie organizacji „Koła Pań" od chwili jego powstania, ś. p. mecenasowa Jadwiga Chmielińska z całem oddaniem i wielkim zapałem swą wiedzą i pracą służyła idei L. O. P. P. Rozumiejąc potrzebę przygotowania kobiet do obrony przeciwgazowej ognisk rodzinnych, gorącym pragnieniem Zmarłej i celem Jej pracy było wcielenie w czyn tej idei. Cichą, lecz trwałą pracą organizacyjną ś. p. mecenasowa Jadwiga Chmielińska dopięła swego celu, uruchomiając dla kobiet cały szereg kursów i przeszkoleń z obrony przeciwgazowej.

Niespodziewana śmierć przecięła Jej pracę, lecz idea, którą podjęła i której służyła w pięknej spuściźnie po Niej została przejęta i będzie urzeczywistniona.

Szlachetna postać Zmarłej, Jej zapał i poświęcenie pozostanie trwale w sercach i pamięci tych, którzy współpracując ze ś. p. mecenasową Chmielińską głęboko odczuli Jej stratę dla idei L. O. P. P.





Po dwumiesięcznym locie, obfitującym w najciekawsze przejścia i doświadczenia, ponad licznemi krajami i w ustawicznie zmieniających się warunkach klimatycznych z Europy aż do Soerabaja w Indjach Holenderskich — rzeczą ciekawą i pożyteczną będzie, zapoznać się, choćby pobieżnie, z zestawieniem spostrzeżeń i doświadczeń niemieckiej lotniczki. *(Red.)*

Na wstępie zastrzegam się, że nie miałam zupełnie zamiaru dokonać czegoś w rodzaju lotu rekordowego na Daleki Wschód. Podróż do Indji Hol. była zgóry przemyślana, jako lot turystyczny z dłuższemi postojami w stolicach i głównych miastach. Dodać należy, że entuzjazm, z jakim pierwszego niemieckiego lotnika przyjmowano w wielu miejscowościach, oraz znaczenie, jakie lot taki może uzyskać dla prestige'u Niemiec zagranicą, niejednokrotnie obowiązywał mnie do porzucenia roli lotnika czysto prywatnego i gdzie była ku temu okazja — działałam, w granicach możliwości, dla sprawy ciężko walczącej niemieckości.

Pierwotny plan podróży przewidywał lot turystyczny przez Rosję i Indje Wsch. do Japonji. Wskutek zamieszek w Mandżurji, władze rosyjskie odmówiły zezwolenia na przelot, wobec tego plan przelotu został zniweczony, a pieniądze wydane na zaopatrzenie samolotu w materjał pędny oraz na rosyjskie mapy, stracone.

Celem uniknięcia rozczarowań, zwłoki, i zbędnych wydatków, wskazanem będzie przy takich przedsięwzięciach uzyskać przedewszystkiem zezwolenie poszczególnych państw na przelot, poczem dopiero należy przystąpić do przygotowań. Zmiana trasy lotu przez Małą Azję i Persję do Indji Holenderskich wymagała sporo czasu, wobec czego, start ustalony pierwotnie na 25 października 1931 r. nastąpił dopiero 4 grudnia 1931 r., co znów miało taki skutek, że podróż przez Indje Wschodnie przypadła na okres deszczowy.

Doświadczenia, jakie mi się udało zebrać w podróży z Europy aż do Soerabaja, są następująca:

Samolot Klemm L 26 5a, musiano w pierwszym rzędzie przystosować do wymagań podróży tego rodzaju, prowadzącej po długich szlakach podzwrotnikowych i podczas której należało brać w rachubę najróżnorodniejsze wpływy atmosferyczne. Wbudowano zatem oliwne chłodnice, powiększone zbiorniki benzynowe i oliwne oraz dodatkowe przyrządy. Pozatem samolot został pomalowany tropikalnem pokryciem z „Titanine" z powłoki srebrzystej.

Na dobre impregnowanie należy zwrócić specjalną uwagę, gdyż pokrycie wystawione jest na intensywne działanie promieni słonecznych i deszczu, a ze względu na brak w wielu miejscowościach hangarów, nad ranem rosa tworzy na płaszczyznach nośnych małe jeziorka.

Tak wyposażony Klemm doskonale sprostał swemu zadaniu i dowiódł tem samem, że nie ustępuje zupełnie samolotom turystycznym innych krajów.

Nie powinno się zapominać o wmontowaniu mechanizmu do utrzymywania stateczności podłużnej samolotu, uruchomianego z siedzenia pilota, niestety ze względów oszczędnościowych nie można go było do tego lotu wbudować.

Silnik Argus AS8, który do ostatniej chwili działał nienagannie, okazał się najzupełnie odpowiednim dla takiego rodzaju lotów. Wymagał mało zachodu, jest niezawodny i pewny. Te przymioty są nieocenione w okolicach tropikalnych, gdyż przymusowe lądowanie w dziewiczych lasach jest w większości wypadków równoznaczne ze stratą nietylko samolotu ale również i załogi.

Osobisty dozór silnika jest jednak pierwszym warunkiem, dającym rękojmię, że nie nastąpi defekt. Zużycie materjałów pędnych w tropikach wynosiło 30—35 ltr. benzyny i 1½ do 2 ltr. oliwy, temperatura oliwy nie przekraczała nigdy 77 st. Po 117 godzinach pracy silnik został *w Singapore* sprawdzony, przyczem nie stwierdzono niedokładności w jego funkcjonowaniu.

Z doświadczenia warto zaznaczyć konieczność zaopatrzenia się w dużą ilość różnych dysz, ponieważ silnik w strefach tropikalnych nie znosi każdego gatunku paliwa, a paliwo na rozległym szlaku drogi, różni się gatunkowo. Nadto wchodzą tu w grę również i warunki klimatyczne, działające pośrednio na pracę silnika. Pozatem wskazanem byłoby wbudowanie dwuch gaźników i podwójnych przewodów, a to celem możliwie zupełnego wyłączenia niebezpieczeństwa przymusowego lądowania.

Osprzęt samolotu składał się z 2 busoli (jedna „Zurn Z 7" z przestawną różą, jako busola kierunkowa oraz jedna „Zurn Z 1" jako busola sprawdzająca), szybkościomierz, ciepłomierz i manometr „Eskadra", wysokościomierz „Luffta", benzynomierz i t. d. Wszystkie te przyrządy, w szczególności obie busole, działały bez zarzutu, natomiast musiano wymienić obrotomierz, gdyż kilkakrotnie zawiódł.

W tem miejscu wypada nadmienić o konieczności wbudowywania tylko jak najlepszego oprzętu i w tym kierunku nie oszczędzać!

Przyrządy do lotu w warunkach niewidzialności nie były zabrane, ponieważ wartość praktyczna tychże jest jeszcze dość względna przy podobnych lotach, nad nieznanęmi terenami, gdzie nie zależy specjalnie na czasie. Ponieważ mapy tych okolic były, niedokładne, ustalenie czasu lotu nigdy nie będzie ścisłe. Bardzo rzadko również można otrzymać na etapach lotu meldunki meteorologiczne — byłoby zatem nie do usprawiedliwienia, przez czas nieograniczony lecieć nad chmurami lub godzinami we mgle. Przyrządy takie są oczywiście doskonałą pomocą dla samolotów komunikacyjnych, których piloci znają dosłownie każdy kilometr ich trasy, nie mają jednak takiej wartości dla pilota turysty, który odnośne tereny przelatuje po raz pierwszy i nie zna ich zupełnie. Niechaj zatem pilot turystyczny wbuduje przyrządy do lotów ślepych, o ile się nie liczy z kosztami. Korzystanie z nich zaleca mu się jednak jedynie podczas tworzenia się miejscami mgły lub chmur i przy lokalnych deszczach.

Do ekwipunku należało poza tem: śmigło z lekkiego drzewa, okute, firmy Schwarz, iskrownik i świece Boscha oraz opony Centi. Śmigła nie trzeba było zastępować zabranem śmigłem zapasowem, wytrzymało ono bowiem nietylko najsilniejsze deszcze tropikalne, ale okazało się również odpornem na uderzenia niezliczonych drobnych odłamków kamiennych, któremi szczególnie lądowiska i lotniska



w Małej Azji i Persji były dosłownie zasiane.

Ponad wszelką pochwałę działały magneto i świece Boscha; pomimo ostrych mrozów w Europie i wielkich upałów w Indjach Wschodnich, Sjamie i na Jawie, nie zachodziła potrzeba wymiany choćby jednej świecy. Specjalnie uznanie należy się doskonałej obsłudze firmy Bosch utrzymywanej na całej trasie. Jest to ogromnem ułatwieniem, gdy się ma pewność, że na następnym postoju będzie znów obecny przedstawiciel Boscha, który się wszystkiem zaopiekuje i udzieli pomocy.

Opony Conti na wysokie ciśnienie okazały się również bez zastrzeżeń, doskonałe, jednakże na wąskich lotniskach, gdzie lądowanie niejednokrotnie odbywa się z bocznym wiatrem — opony balonowe o słabem ciśnieniu (t. zw. Airwheels) wyrabiane dotychczas jedynie w Ameryce, a zatem drogie, byłyby bezwątpienia korzystniejsze. Małe uszkodzenie, doznane w Rangoon podczas przymusowego lądowania dałoby się uniknąć, gdyby były zastosowane opony balonowe i koła płozowe.

Równie uprzejmą jak Boscha okazała się obsługa firmy Continental, posiadająca swe przedstawicielstwa we wszystkich większych miejscowościach.

Zaopatrzenie w materjały pędne było przeprowadzone w sprawny sposób przez firmę Shell. Przywszelkich dalekodystansowych lotach zaleca się korzystanie z usług tak wielkiej organizacji materjałów pędnych, rozporządzającej obsługą o światowym zasięgu, znającej dokładnie trasy i dającej pozatem gwarancję, że materjał jest zawsze dobrego gatunku. Użyto benzynę i oliwę lotniczą Shell.

Do najnieprzyjemniejszych zjawisk lotu w strefach tropikalnych należy zasypanie piaskiem przewodów, które również w tym locie spowodowało przymusowe lądowanie w Bender Dilam. Usunięcie tej usterki byłoby wdzięcznem zadaniem techników.

Dostarczony przez Aeroklub Wirtschaft G. m. b. H. materjał kartograficzny był dokładny i zawierał wszelkie wymagane dane co do położenia lotnisk, stacyj radjowych i meteorologicznych.

Sprzęt fotograficzny: dobre usługi oddał apart Leitza „Leica“ bardzo zręczny i nadający się specjalnie dla zdjęć z lotu. Do zdjęć filmowych służył Zeiss-Ikon Kinamo 25, również bardzo dogodny i ze względu na małą wagę dający się łatwo umieścić w samolocie.

Specjalne błony Agfa „Leica“ oraz filmy kinowe można wszędzie nabyć, a pozatem nadają się (w odpowiedniem opakowaniu) dla stref podzwrotnikowych.



Doświadczenia lotnicze robione w strefach południowych były dość wielostronne. Jako rzecz samo przez się zrozumiałą należy przyjąć wczesny start i przelot w ciągu dnia tylko jednego etapu. Starty w południe w czasie upału powinno się ryzykować jedynie z poważnych powodów i w wyjątkowych wypadkach. Pozatem nie można zapominać że w strefach podzwrotnikowych noc zapada dość raptownie i że odnalezienie lotnisk, znajdujących się przeważnie daleko od miast, (w Bangkoku np. 22 km.) już we dnie nastręcza trudności, tembardziej zatem w nocy. Wobec tego zaleca się zatrzymać do lądowania dostateczny zapas paliwa. Pora deszczów nie stawia właściwie przeszkód — o ile się rozporządza odpowiednim zmysłem orjentacyjnym, zaś samolot ma duży zasięg by móc często omijać okręgi deszczowe, jednak latanie przez szare opary wodne, uniemożliwia widzialność, będzie to zawsze rzeczą dość uciążliwą a czasem i niebezpieczną.

Największem i najpiękniejszem ułatwieniem tego rodzaju lotów byłby paszport samolotowy, którego wprowadzenie F. A. I. powinno przyśpieszyć wszelkiemi środkami. A wreszcie wszystkie państwa powinny by zasadniczo udzielać zezwolenia na fotografowanie i zabieranie małego pokładowego aparatu radjowego.

Dr. KONSTANTY LISOWSKI.

Rola i zadania meteorologji w wojnie współczesnej

(Dokończenie)

Wogóle przewidywanie pogody jest oparte na obserwacjach synoptycznych czyli synchronicznie zbieranych na możliwie jak największych obszarach. W każdem państwie centralna instytucja meteorologiczna w ściśle oznaczonych terminach nadaje przez radjo szyfrowane komunikaty, zawierające dane z obserwacyj meteorologicznych, dokonywanych jednocześnie w różnych miejscowościach danego kraju. Godziny obserwacyjne są ustalane na międzynarodowych kongresach meteorologicznych, również w drodze międzynarodowej ustalona zostaje kolejność nadawania komunikatów meteorologicznych przez poszczególne kraje. W ten sposób każde biuro pogody otrzymuje codzień ścisłe informacje o stanie barometru, temperaturze, wiatrach, zachmurzeniu i innych czynnikach meteorologicznych ze wszystkich krajów Europy. Na podstawie otrzymywanych komunikatów sporządzają się t. zw. mapy pogody, na których może być wykonana djagnoza i prognoza pogody. Rzecz oczywista, że brak danych z krajów sąsiednich (np. w Polsce z Rosji i Niemiec) znacznie prognozę utrudnia lub wręcz uniemożliwia. Takim trudnościom już w czasie wojny można było w znacznym stopniu zapobiec przez wykorzystanie do stawiania prognoz lokalnych obserwacyj aerologicznych czyli badania rozkładu pionowego (na różnych wysokościach nad powierzchnią ziemi) czynników meteorologicznych: prędkości i kierunku wiatru, temperatury i wilgotności.

Francuski meteorolog J. Lacoste opublikował w roku 1923 nader ciekawe wyniki obserwacyj aerologicznych, dokonanych podczas wojny przez niego, jako szefa służby meteorologicznej III armji francuskiej. Już na podstawie obserwacyj pilotowych, t. zn. pomiarów kierunku i prędkości wiatru w wyższych warstwach atmosfery za pomocą baloników gumowych, wskazał on metodę, dającą poważną podstawę do stawiania prognoz pogody, a zwłaszcza do przewidywania burz i nawałnic wyłącznie z rozkładu pionowego wiatrów.

Do dyspozycji służby meteorologicznej były przydzielone samoloty. Regularnie dwa razy dziennie rano i przed wieczorem lub w miarę potrzeby częściej, dokonywano wzlotów wraz z przyrządami samopiszącemi, notującemi ciśnienie, temperaturę i wilgotność. Ponieważ wzlot samolotu do znacznych wysokości trwa krótko, więc tą metodą bardzo prędko otrzymywano wiadomości, t. zn. rozkład pionowy tych czynników; wyniki tych pomiarów były przesyłane natychmiast armjom sprzymierzonym i wykorzystywane do korygowania ognia artylerji dalekonośnej. Wyniki obserwacyj aerologicznych na samolotach były wykorzystywane jeszcze w innym celu. Mianowicie Lacoste obliczał pionowy gradjent temperatury dla każdej warstwy atmosferycznej o grubości 1000 m. do wysokości 4000 m. Zestawienie pionowego gradjentu termicznego ze stanem barometru były stosowane z dużem powodzeniem do przewidywania pogody. Stosowanie samolotu w tym wypadku było nierównie korzystniejsze od np. latawców zwykłych do tego celu używanych, a to ze względu na to, iż prędkość wznoszenia się samolotu do znacznych wysokości daje możność skonstatować aktualny stan atmosfery w danym momencie czasu; ponieważ rozkład pionowy czynników w czasie może ulegać znacznym zmianom — np. gradjent pionowy temperatury w warstwach niższych w ciągu nawet kilku godzin może ulec wielkim zmianom — używanie samolotu jest metodą bodaj że najlepszą, o ile chodzi o praktyczne zastosowanie obserwacyj aerologicznych.

Wobec tego Lacoste twierdzi zupełnie słusznie: „L'aéroplan a apporte un nouveau mode d'investigation atmosphérique. Si la météorologie s'est développee pendant la guerre pour aider l'aviation, l'aéroplan a son tour devient l' auxiliaire de la météorologie".

Pogląd na samolot, jako na narzędzie do badania atmosfery, dziś należy uważać za ogólnie przyjęty. Prawie we wszystkich krajach, gdzie istnieje lotnictwo, są praktykowane obecnie wzloty samolotów zaopatrzonych odpowiednio w meteorografy (czyli aparaty samopiszące, notujące ciśnienie, temperaturę i wilgotność). Znakomity aerolog i matematyk rosyjski A. Fridman w swoich poglądach posuwa się znacznie dalej: uważa mianowicie samolot nietyle za narzędzie pomocnicze, ile za właściwy aparat meteorologiczny, za pomocą którego można badać stan dynamiczny atmosfery: powstawanie porywów wiatru, fal i wirów powietrznych, których działanie polega na rzucaniu i kołysaniu samolotów. Obserwacje wpływów ruchów atmosferycznych, jego zdaniem, można wyzyskać do celów praktycznych.

Najnowsze metody przewidywania stanu pogody już w dużym stopniu opierają się na obserwacjach aerologicznych, zresztą już przytoczone doświadczenie Lacoste'a z czasu wielkiej wojny wskazują na konieczność istnienia takiej specjalnej służby aerologicznej, jako integralnej części ogólnej służby meteorologicznej.

W Polsce, wobec znacznego rozwoju lotnictwa wojskowego i odpowiednio zorganizowanej wojskowej służby meteorologicznej, wprowadzenie systematycznych badań aerologicznych nie nastręcza większych trudności. Stworzenie Obserwatorjum Aerologicznego Państwowego Instytutu Meteorologicznego w Jabłonnie, które obecnie już prowadzi badania wyższych warstw atmosfery zapomocą balonów sondowych i w niedługim czasie ma uruchomić do tego celu również latawce, zadanie to w wielkim stopniu ułatwia.

Rzecz oczywista, że ograniczenie badań aerologicznych do samej tylko Jabłonny jest zupełnie niewystarczające. Zagranicą, zwłaszcza w Niemczech i Rosji Sowieckiej obok centralnych obserwatorjów aerologicznych istnieją pomniejsze ośrodki dla badań aerologicznych. Są to przeważnie większe lotniska, gdzie zapomocą samolotów czynione są sondowania atmosfery.

Pomiędzy badaniami w obserwatorjach, dokonywanemi zapomocą balonów i latawców, a obserwacjami na lotniskach robionemi na samolotach, zachodzi pewna różnica: obie metody uzupełniają się wzajemnie, lecz jedna przez drugą całkowicie nie może być zastąpiona. Pozatem w obserwatorjum dokonywa się dokładne cechowanie materjału obserwacyjnego, wreszcie kształcenie personelu; zatem należy je uważać jako centralę naukowo-badawczą, która pracę prowadzoną w całym kraju centralizuje u siebie pod względem fachowym.

O ileby badania prowadzone w Jabłonnie zostały uzupełnione obserwacjami, dokonywanemi na lotniskach w Poznaniu, Krakowie, Warszawie, Lwowie, Lidzie i Pucku, wówczas służba aerologiczna w Polsce stanęłaby na zupełnie odpowiednim poziomie.

Poza organizacją służby meteorologicznej i aerologicznej szczególne znaczenie dla obrony powietrznej posiadają badania specjalne pewnych czynników meteorologicznych, od których możliwość lotu jest w największym stopniu uzależniona. Do tych czynników należą przedewszystkiem: odległość widzenia, wysokość dolnej podstawy chmur nad powierzchnią ziemską, prędkość wiatru, a zwłaszcza takie zjawiska atmosferyczne, podczas których wymienione czynniki występują nader intensywnie w sensie ujemnym (jak np. mgły lub gwałtowne burze).

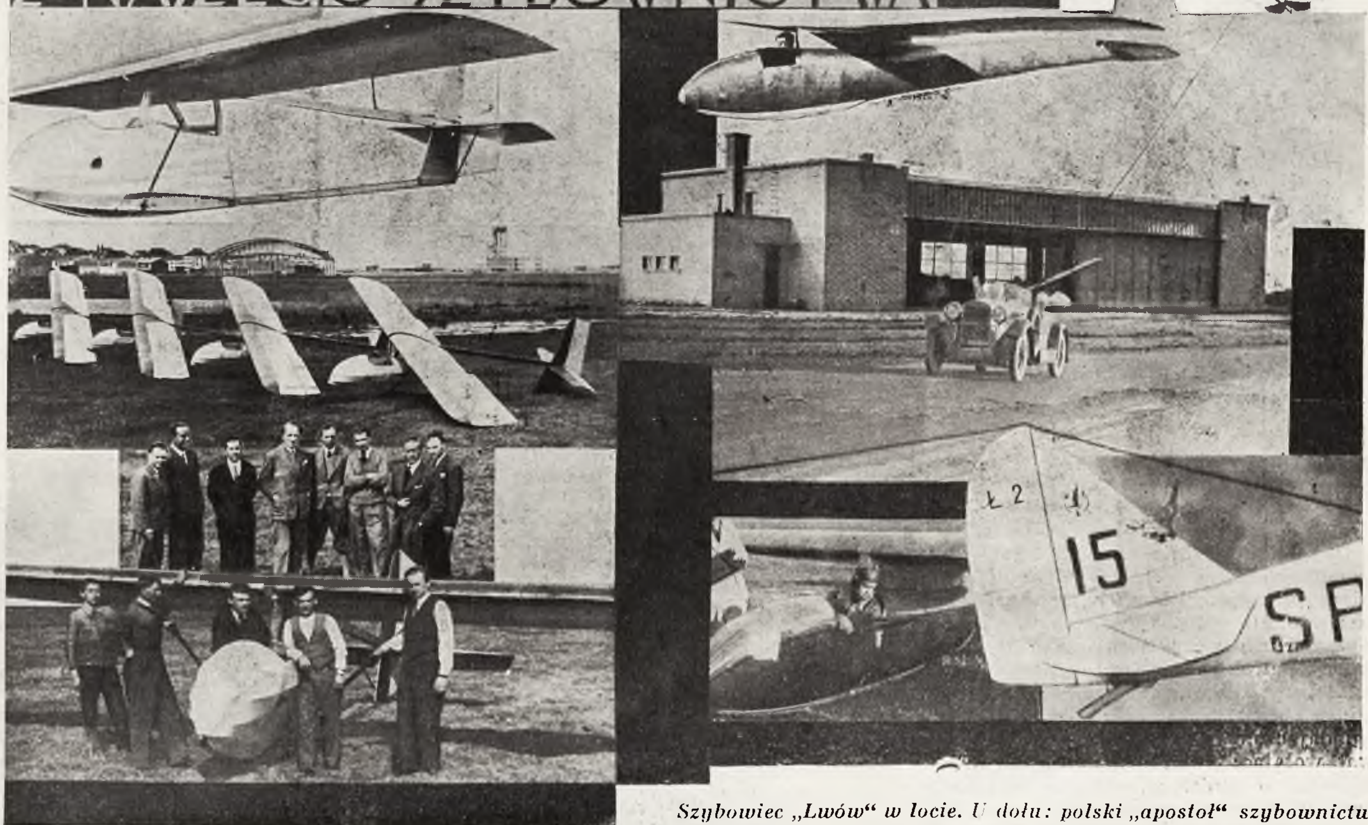
Opracowanie statystyczne czynników meteorologicznych dla lotnictwa należy uważać za prace wstępne do dokładnego podziału całego kraju na odpowiednie strefy lotniczo-meteorologiczne z punktu widzenia dogodności tych stref do przelotu nad niemi, a przeto do ustalenia najodpowiedniejszych szlaków powietrznych dla komunikacji lotniczej oraz racjonalnego rozmieszczenia lotnisk na terytorjum kraju, również dla wyznaczenia najodpowiedniejszych miejscowości do zakładania stacyj meteorologicznych, których zadaniem ma być sygnalizowanie stanu pogody dla komunikacji lotniczej.

Statystyka lotniczo-meteorologiczna powinna być następnie uzupełniona przez odpowiednie badania terenowe, gdyż wpływ terenu na stan atmosfery, zwłaszcza w jej warstwach najniższych, może być dominujący. Stąd np. pewne miejscowości odznaczają się nader częstem powstawaniem mgieł, inne bardzo częstemi burzami lub silnemi zakłóceniami prądów powietrznych przez powstawanie wirów i t. p.

Definitywnym wynikiem takich prac i badań będzie stworzenie specjalnej klimatologji „lotniczej" kraju. Znajomość klimatu „lotniczego" jest niezbędna nietylko do regularnej komunikacji lotniczej, lecz również w sprawie obrony powietrznej państwa posiada bardzo doniosłe znaczenie, gdyż wskazuje, jakie okresy i pory roku i w jakich miejscowościach są dogodne względnie niedogodne dla akcji lotniczej.

Jak wielkie znaczenie nadawane jest obecnie badaniom nad zjawiskami atmosferycznemi, warunkującemi możliwość akcji lotniczej, dowodzi opublikowana w r. 1930 praca rosyjskiego meteorologa Bieriozkina p. t. „Warunki synoptyczne powstawania mgły" (Geofiziczeskij Sbornik Tom VII), gdzie autor szczególną uwagę poświęca rejonowi Wisły, opracowując typy pogody sprzyjające tworzeniu się mgły.

Z NASZEGO SZYBOWNICTWA



U góry: szybowiec „Czajka". — Grupa konstruktorów i kierownictwo Sekcji Szybowcowej Stud. Politechn. Warsz. — z rad. R. Adamowiczem, gorącym protektorem naszego szybownictwa.

Szybowiec „Lwów" w locie. U dołu: polski „apostoł" szybownictwa inż. Grzeszczyk na „Lwowie". Z boku ogon „afrykanki" Ł-2, holującej zazwyczaj „Lwów"

Brawo Lwów! Temi słowy zakończyliśmy zamieszczony w n-rze 9 z roku 1931 „Lotu Polskiego" artykuł, w którym staraliśmy się rzetelną miarą odmierzyć zasługi lwowian w dziele pielęgnowania idei szybowcowej, w dziele nieugiętego dążenia do wywalczenia temu szybownictwu miejsca w polskiem lotnictwie, przez przełamanie pesymizmu, zrodzonego w latach 1926 i 1927. W chwili, w której kreśliliśmy wspomniany artykuł, rozporządzaliśmy już takim dorobkiem Lwowa, że powodzenie rozwoju szybownictwa w Polsce stawialiśmy poza wszelką wątpliwością: — „Jedyny teren wówczas — i tereny poszczególnych Klubów z centrum szkolno-rekordowem w Bezmiechowej dzisiaj — pisaliśmy. — Jedyny pilot pierwszej wyprawy—a piętnastu instruktorów, którymi niezadługo można będzie obsłużyć wszystkie dzielnice kraju. A więc coraz to pewniejszym krokiem przemy naprzód. *Szybownicy lwowscy kreślą już plany naszego wystąpienia w konkurencji międzynarodowej. Powstaje potężny program szybowniczy 1932.* Brawo Lwów!"— Dziś, gdy szybownictwo otrzymało swoją „małą konstytucję" w postaci organizacyjnych zasad, aprobowanych przez Wydział Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, i po aprobowaniu przez tenże urząd projektu udziału naszego w Konkursie Międzynarodowym w Rhön — ocenić możemy, że z planów lwowskich, nic się nie uroniło w przeciągu minionego roku. Ale rozejrzmy się jeszcze odrobinę w dzisiejszym stanie prac i zamierzeń innych naszego szybownictwa. Skromne miejsce, wyznaczone nam na ten cel przez Redakcję, nie pozwoli dać wiele ponad perspektywiczny mocny skrót obrazu, niemniej pokusimy się oddać go Czytelnikowi w jego najbardziej istotnych zarysach.

Wielkie ognisko idei szybowcowej — Lwów — nie jest już odosobnione. Towarzyszą mu już inne ośrodki lotnicze, a więc kluby, zwłaszcza Warszawski, Lubelski, Wileński i Śląski. Zmieniła się też bardzo atmosfera społeczeństwa, która bardzo szybko „usynawia" ten nowy sport i zda się już bliską chwila, w której opinja ta uzna ten sport za nasz sport narodowy.

Władze lotnicze ujawniły już całkowicie swe oblicze zdecydowanego protektora. Lotnictwo bezsilnikowe wyszło poza ramy prywatnej ambicji sportowej, urosło do miary zagadnienia, które zadamawia się coraz bardziej widocznie na ministerjalnych biurkach i absorbuje coraz silniej wysokich urzędników Ministerstw;— wtargnęło wszędzie, gdzie myśl lotnicza choć jedną chwilę w ciągu dnia gości. Powołano do życia przy Aeroklubie Rzeczypospolitej Polskiej Polski Komitet Szybowcowy, który ma uzgodnić programy, zespolić wysiłki, zracjonalizować całą działalność. A teren pracy szybowcowej jest już szeroki. Poza centrum szkolno-rekordowem, jakim zostaje jeszcze Bezmiechowa, istnieją już inne tereny, których popularność wzrasta z dnia na dzień. Do takich w pierwszym rzędzie należy Polichno, teren szybowcowy Aeroklubu Warszawskiego.

Aeroklub Wileński odnalazł tereny w górach Ponarskich, Lubelski Klub Lotniczy posiada Sekcje w Dęblinie, Kazimierzu nad Wisłą, Skrzynicach i Tomaszowie Lubelskim; Śląsk — w Piotrowicach, Pawłowej i Nowej Rudzie; Kraków — w Nowym Sączu, Jaśle, Suchej, Tarnowie i Dębicy.

Aeroklub Akademicki w Gdańsku, ten odsunięty nieco od ciepła rodzinnego „najmłodszy z rodzeństwa", borykając się z trudnościami wszelakiego rodzaju, nie ustaje w pracy.

Idziemy po zdobycz Jutra, opuściwszy dziś swe stanowisko, które wyznaczają następujące liczby: 2 nowe prototypy szybowców, około 100 pilotów. Najdłuższy lot w czasie 7 godzin 53 minut (w maju 1928 — Grzeszczyk 4 minuty!). Praca wre! Od dołu — przez rzesze szarych a niestrudzonych pracowników lotnictwa — od góry — w ministerjalnych „sztabach", gdzie się kalkuluje, oblicza i mierzy potrzeby i zadania, studjuje i ocenia dorobek zagranicy, opracowuje drobiazgowo sieć organizacyjną. Nieustaje praca w wytwórniach i warsztatach. Jeden z wybitnych naszych konstruktorów lotniczych zapowiada rychłe wypuszczenie szybowca szkolnego w cenie 1.200 złotych!

Wrota z ciasnoty codzienności na przestworza błękitnego żywiołu rozwierają się coraz szerzej!

Wynijść możemy przez nie tłumnie, po drodze utorowanej przez Grzeszczyków, Czerwińskich i innych. Z nudnych deptaków, dusznych kawiarń i sal bilardowych, od mdłej kawy i bezmyślnych plotek, pustych dyskusyj i wymuszonej wesołości — w błękitne przestworza, by się zewrzeć z powietrzem, pokonać je, pokochać.

Polska musi mieć Jutro potężne skrzydła!

W L S



Tłumaczyła Zofja M. Stomowa.

(Dokończenie)

O drugiej godzinie patrol był gotów — samoloty uszeregowane, zapalone motory, niecierpliwi piloci kręcili się, poubierani już w okulary i pasy ze spadochronami. Tylko „Hush-Hush" Ruthvena, z flagą dowódcy patrolu, trzepocącą przy sterze, miał przy sobie samych mechaników. W końcu zjawił się Ruthven — szedł wolno, oglądając się na wszystkie strony i stawał, wołając: „Kici, kici, tu, tu, tu." Wreszcie cisnął papierosa, wlazł do maszyny, machnął ręką na trzymających i nacisnął gaz. Z ogłuszającym rykiem „Hush-Hush" podniósł swój ogon, przeleciał w dzikim pędzie po trawie i wzbił się nieprawdopodobnie stromą świecą do góry. Jeden za drugim wylatywały pozostałe samoloty, kierując się na front.

„No i co, był blady jak śmierć" rzekł jeden z mechaników, zbierając kółka od linek, puszki z zapalnikami i idąc do hangaru. „Mój Boże, a co ty myślisz Alf, a może ten kot był naprawdę szczęśliwy?"

„Czy ja wiem", odparł ponuro Alf. „Chciałbym, żeby się tylko Skoczkowi coś nie przydarzyło".

W rzeczywistości zaś na froncie było nawet spokojniej, niż zwykle. Ruthven wiódł swój patrol do góry i na dół, w tył i naprzód, przeszło przez dwie godziny. Raz skierował w stronę Hanowerskiego dwuosobowego samolotu, regulującego strzały 77 baterji, ale ten uciekł, kiedy byli jeszcze daleko.

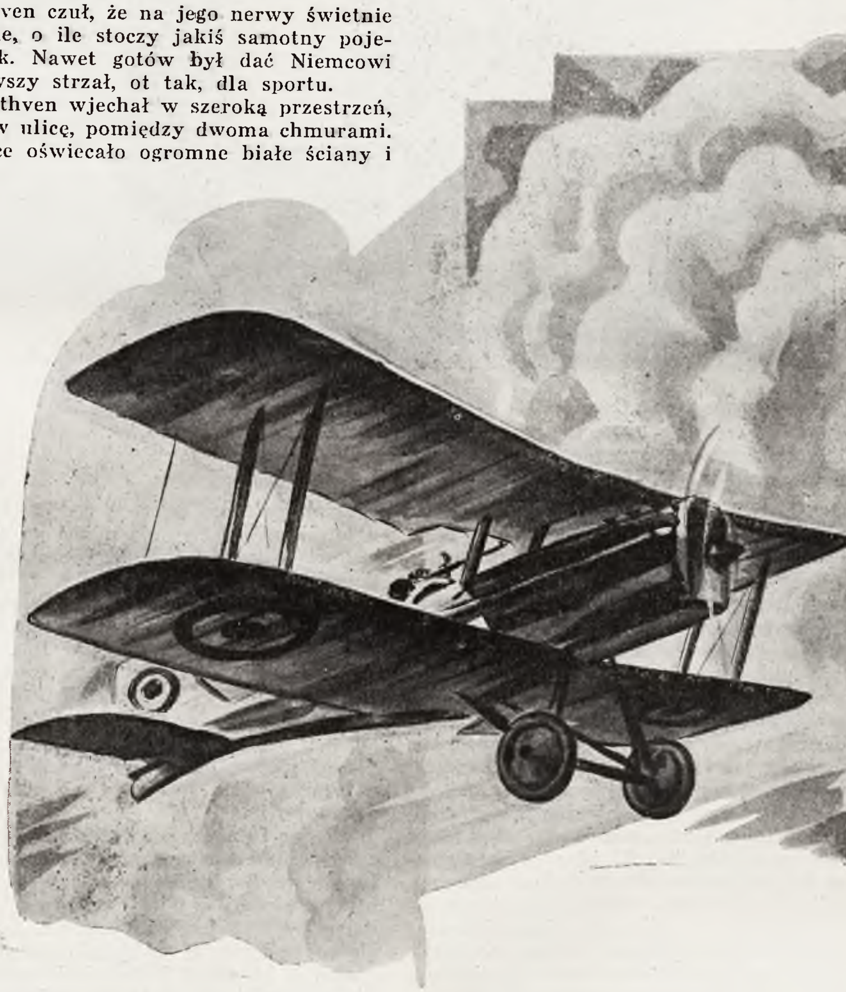
Dziwna, niepokojąca cisza, myślał Ruthven, rozglądając się z ukosa przez okulary i gryząc wargi. Wszystko było wogóle takie dziwne dzisiaj. To zabawne, co się stało Wąsaczowi? Ruthven wmawiał sobie, że nie jest przesądny — no tak, to znaczy, nie bardzo... Oczywiście, reszta Eskadry myśli, że nim jest, ale to dlatego, że i oni są tacy sami. A teraz pomyślą że upadł na duchu po stracie swej maskoty. Nachmurzył się groźnie przy sterach samolotu, ktory kręcił się, jak szpulka w przestworzu i wykrzywił z pogardą usta. Już on im pokaże.

Zakomenderował odwrót i kiedy patrol zawrócił w stronę domu, on sam pofrunął na niemiecką stronę.

Na prawo, o jakieś tysiąc pięćset stóp w bok, znajdowały się wielkie skłębione chmury, skierował się wprost na nie. Niemcy lubili czatować za chmurami i miał wrażenie, że jedzie po Champs-Elysees.

Ruthven czuł, że na jego nerwy świetnie będzie, o ile stoczy jakiś samotny pojedynek. Nawet gotów był dać Niemcowi pierwszy strzał, ot tak, dla sportu.

Ruthven wjechał w szeroką przestrzeń, jak w ulicę, pomiędzy dwoma chmurami. Słońce oświecało ogromne białe ściany i



kapitan dobrze wiedział o tem, że to niebezpieczne miejsce. Chciałby, żeby go teraz zobaczyli koledzy. „Całe to gadanie o szczęściu".

Nagle, tuzin błyskawic przeszyło maskę motoru. Ruthven zakręcił „Hush-Hush" sterami zapomocą prętu, umocowanego w pasie. Motor nieomal nie rozerwał łożyska i zamilkł. Z chmury po prawej stronie wypadł nieprzyjacielski samolot, plując rozpalonemi do białości strzałami ze swego podwójnego Spandaua. Był to czarny Fokker z czerwonym nosem, groźny ptak zjadliwego pruskiego asa, kapitana Wolffa. Ruthven zadrżał i obrócił swego „Hush-Hush" tak, aby przyjmować kule z przodu i zamknął oczy...

Czekał na końcowy atak: czekał... czekał... Spodziewał się, że dostanie kulą w głowę, nim spadnie w płomieniach. O ileby zaczął płonąć wpierw, wówczas wyskoczy. Zaczął szarpać pas, ale poczuł, że „Hush-Hush" ślizga się po skrzydle, wpadając w straszny, śmiertelny korkociąg. Instynktem wiedziony, otworzył oczy i naprostował go. Wtedy, ze strachem, obrócił się i spojrzał w tył. Daleko, w przestrzeni, czerwony Fokker pędził pełnym gazem, równym lotem pszczoły, do domu...

„Niech go licho porwie" wykrzyknął Ruthven, oddychając z ulgą. „Pędzi, jak gdyby zobaczył widmo".

Znajdował się teraz na wysokości ośmiu tysięcy i niechętnie postanowił osiąść

przed frontem. Ale niestety — znów ten fatalny los — dziś, po raz pierwszy od kilku tygodni, zerwał się zachodni wiatr, przeciwko niemu. Rozmyślając doszedł do wniosku, że nie jest z nim znów tak źle. Lepiej będzie żyć na żołędziowych zupkach w Niemczech, niż teraz stoczyć bój z Wolffem.

Spadł na pole przy szosie, zapchanej wojskiem, rozdarł martwą przykrywę baku, odszedł nieco i strzelił w wyciekającą benzynę. Nim dobiegli doń Niemcy, zrzucił już lotnicze combinaison i rozłożył się wygodnie na trawie z papierosem, patrząc jak kona w płomieniach „Hush-Hush".

Kapral Niemiec eskortował go z szacunkiem do szosy, gdzie zatrzymano jakiś wehikuł. Po dwudziestu minutach jazdy, wjechali do parku, otaczającego pałac, który często widywał z lotu ptaka i służył widocznie za kwaterę dywizji. Tam został przyjęty przez uśmiechniętego kapitana piechoty, który go wprowadził do biura, podał krzesło i papierosy i wydawał gardłowe dźwięki, będące w jego mniemaniu angielskim językiem.

„Bardzo mi miło" mruknął Ruthven z lodowatą ironją.

Ordynans wniósł kawę, co minuta wchodzili inni oficerowie, stukali obcasami, salutowali, kłaniali się i wydawali dziwne dźwięki".

„Bardzo mi przyjemnie", odpowiadał Ruthven na te gardłowe powitania. „Bardzo — bardzo mi miło... doprawdy"...

Po godzinie przed dom zajechał samochód i do pokoju wszedł otyły pułkownik, wnosząc ze sobą promienny, szeroki uśmiech ust, pełnych zębów. Ruthven pomyślał, że ten promienisty blask, podobny jest raczej do światła reflektora — jasny, ale nie przekonywujący.

„Ach drogi kapitanie Ruthven", wykrzyknął w doskonałej angielszczyźnie, podchodząc z wyciągniętemi rękami. „Nie ma pan pojęcia, jak mi miło, jaki jestem uszczęśliwiony"...

„Bardzo mi przyjemnie", powtórzył Ruthven mechanicznie, obserwując z pod oka, że inni oficerowie wysuwają się pośpiesznie z pokoju.

„Cała przyjemność po mojej stronie, panie kapitanie. Jestem pułkownik von Stammer z defensywy Czwartej Armji. Czekałem na tę przyjemność już od kilku tygodni".

„O, czyżby?" zdziwił się Ruthven. „Tego nie przypuszczałem..."

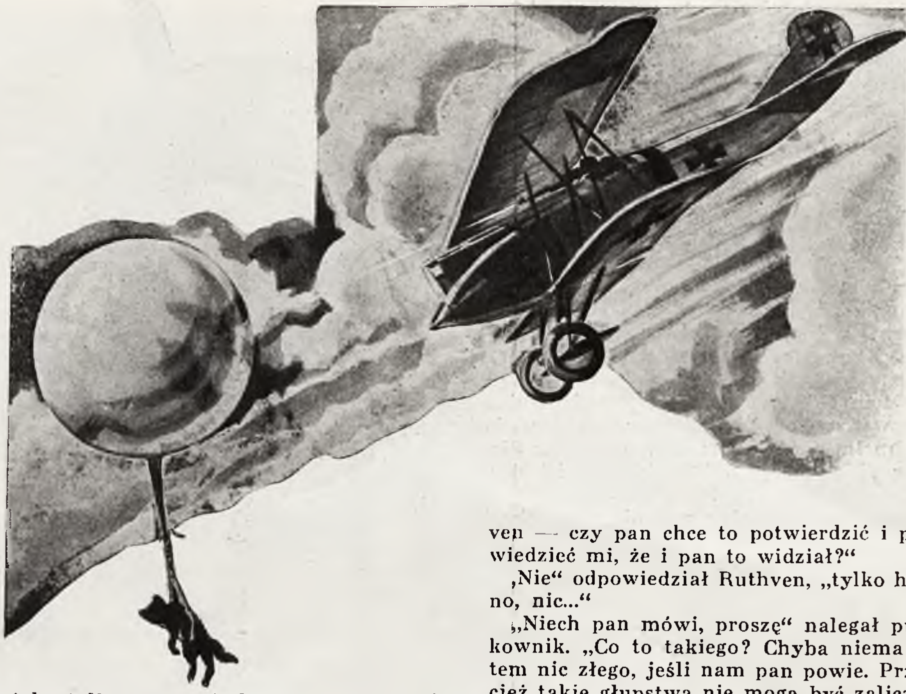
„Ależ oczywiście. Widzi pan, że jestem szczery, kapitanie — chcieliśmy dostać nieco szczegółów co do pańskiego samolotu — hm, tego Nr. 6182, eksperymentalnego — prawda, że to ten? — od czasu wiosny, kiedy przyprowadził pan tę maszynę z Farnborough".

„Co takiego?" zapytał Ruthven, poruszając się z niepokojem.

„O tak. Ale w pierwszym tygodniu zestrzelił pan trzech pilotów, którzy mieli rozkaz, żeby — hm, ha, ha, ha — jakby to powiedzieć?... Wówczas posłałem do Belgji po kapitana Wolffa i ten czekał pięć dni na okazję. Dostał polecenie oszczędzania samolotu przed ogniem, o ile się tylko da, przez zabicie pilota, albo unieszkodliwienie motoru. Ale cóż, i tak zrobił nam pan brzydki kawał".

„Ha, ha, ha" zaśmiał się szyderczo Anglik.

„To brzydki skandal, czyż nie? Po tylu trudach, jakie panowie ponieśliście. I tak,



żeby tylko wiatr nie był przeciwko mnie, osiadłbym przed frontem. Ale dlaczego ten pański Wolff nie gonił mnie aż do końca?"

„Z tego będzie się kapitan Wolff zaraz tłumaczyć", rzekł von Stammer i pod maską jego ożywienia ukazała się na chwilę powłoka lodu. „Zaprosiłem go na obiad. Do tego czasu, ordynans mój będzie za drzwiami. Proszę, niech mu pan rozkazuje — może cygar, może whisky..."

Obiad stał się bardzo sympatyczny i takim okazał się również i kapitan Wolff, którego znajomość angielskiego była obojętna, lecz dostateczna. Podano dużo trunków, chociaż pułkownik von Stammer drwił otwarcie z możności wydobycia z Ruthvena wojskowych tajemnic. „To tak tylko z czystej gościnności" tłumaczył. „Obawiam się, że już jutro wyślą pana do Karlsruhe, albo Schwarmstadtu, gdzie jedzenie nie będzie tak dobre".

„Obowiązany jestem za otwartość, panie pułkowniku", przyznał Ruthven. „Ale panie kapitanie Wolff, chcę panu szczerze podziękować za... za oszczędzenie mi życia".

Wolff sponsowiał, poruszył się na krześle, unikając wzroku pułkownika.

„To jest..." zaczął i ręka jego zapalająca papierosa, zadrżała. „To jest dla mnie nieco kłopotliwe, dlatego, że..."

„Dlaczego?" poddawał von Stammer, „dlatego, że zaciął się panu karabin maszynowy, oczywiście — wszak tak?"

„Nie, panie pułkowniku — nie chcę kłamać, karabin był w zupełnym porządku. Odstraszył mnie, tak, odstraszył odstraszył najwyraźniej.. czarny kot... który przeleciał mi na balonie przed maszyną".

„Coo?" ryknął von Stammer. „Czarny kot z balonem? Ależ panie Wolff — za dużo pan latał ostatnio... pańskie nerwy..."

„Nie, panie pułkowniku, to nie moje nerwy, ja tego nie wymyśliłem. Kot zawisł przedemną, opuścił się z chmury — a czarny kot oznacza dla mnie nieszczęście... śmierć... Bardzo mi przykro, ale", tu głos jego stał się głęboki — „ja wierzę w takie rzeczy"...

„Niech mnie licho porwie", wykrzyknął pułkownik. „Co to znaczy kapitanie Ruthven — czy pan chce to potwierdzić i powiedzieć mi, że i pan to widział?"

„Nie" odpowiedział Ruthven, „tylko hm, no, nic..."

„Niech pan mówi, proszę" nalegał pułkownik. „Co to takiego? Chyba niema w tem nic złego, jeśli nam pan powie. Przecież takie głupstwa nie mogą być zaliczone do tajemnic wojskowych?"

Zwolna w umyśle Ruthwena zarysowała się prawda i ogarnęło go niepohamowane oburzenie. „To zapewne brudny, podły kawał" krzyknął, zrywając się z krzesła, „wszystko mi jedno czy to Anglicy, czy nie, ale to podła banda barbarzyńców... Opowiem panom, oczywiście, wszystko..."

„Tak, tak, dobrze, naturalnie" zachęcał pułkownik von Stammer. „Są pewne rzeczy, których prawdziwie cywilizowane narody znosić nie mogą. Niech pan się napije, kapitanie, i niech pan nam powie..."

Ozwało się pukanie do drzwi i wszedł żołnierz, jedną ręką ocierając krew, płynącą z twarzy, a drugą ręką trzymając Wąsacza. Położył kota na krześle, podał pułkownikowi kopertę i stuknął obcasami.



„Von Intelligenz Hauptquartier, Herr Oberst" rzekł.

„A... oto pański kot, panie Wolff, zapewne" zawołał pułkownik. Zaraz zobaczę — hm. tak, opuścił się z balonem dzisiaj według pomiarów w punkcie 7:2282.24, o godzinie ósmej wieczór. Sześć innych wi-

dzieli nasi lotnicy na tym samym odcinku... Wielkie nieba, co to znaczy, kapitanie Ruthven?"'

Wielki Wąsacz, owinięty wciąż jeszcze tym samym bandażem opatrunkowym, którym go przywiązano do balonu, utkwił uporczywy wzrok w Ruthvenie; w oczach tych wielkich, żółtych oczach — był jakiś nakaz...

Nagle Anglik jęknął, rzucił się w tył, odsuwając swoje krzesło od stołu.

„Na miłość Boską" wrzasnął przeraźliwie. „Zabierzcie tego kota jak najdalej odemnie. O, mordercy, setki takich samych wysłały nasze kolumny za front... I wszystkie są zarażone wścieklizną i karbunkułem..."

„Mein Gott!" wykrzyknął pułkownik, przewracając stół i biegnąc do drzwi. „Schnell, Wolff — machen Sie, dass Sie hier raus kommen. Bursche, wo ist der Telefon, der Telefon?"

Rozległy się głośne wołania, tupot butów i brzęczenie korbek telefonicznych. W mgnieniu oka założył Ruthven płaszcz i czapkę pułkownika i wymknął się na palcach do opustoszałej sieni.

„Droga jest wolna" szepnął, „chodź Wąsaczu, musimy zrobić osiem kilometrów aż do frontu. A potem...'

Tuż przed świtem przed aerodrom zajechał samochód ze sztabu piechoty. Na tylnem siedzeniu siedział kapitan Ruthven, a na jego kolanach Wąsacz.

Kapitan rozmyślał o pewnych uwagach, jakie wkrótce zrobi przesądnym, młodym łobuzom, którzy wierzą w amorki i króliczki łapki, a czarne koty przywiązują do balonów.

Wielki Wąsacz myślał o tem, jak to dobrze się stało, że maskotą kapitana Wolffa był zwyczajny policyjny pies — hałaśliwy rodzaj, który jest zupełnie niewykształcony w magicznej wiedzy.

Miał również nadzieję, że na śwadanie podadzą mu wątróbkę...



Wiceprezes Aeroklubu Niemiec w Polsce

Dn. 28 maja r. b. przybył do Warszawy bezpośrednio z Berlina na samolocie „Klemm" wiceprezes Aeroklubu Niemiec p. von Hoepner wraz z towarzyszącym mu pilotem p. Gertnerem.

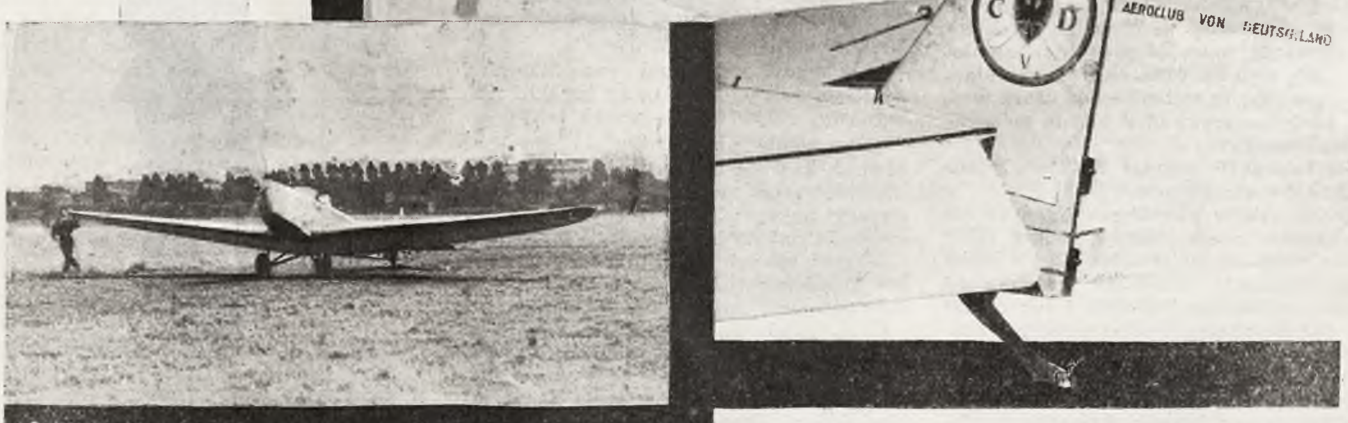
Lotnicy wystartowali z Tempelhof o g. 9 m. 55 — podróż trwała 3 i pół godziny, co jest b. dobrym czasem dla przebycia 516 km. w linji prostej, łączących stolicę Niemiec z Warszawą.

Podróż p. von Hoepnera ma na celu zwiedzenie wszystkich etapów „Challenge'u".

Po złożeniu oficjalnych wizyt i zapoznaniu się z całokształtem przygotowań w Polsce do „Lotu okrężnego nad Europą", oraz zwiedzeniu lotnisk p. von Hoepner odleciał do Krakowa, celem dalszej inspekcji trasy.



Wiceprezes Aeroklubu Niemiec, von Hoepner, z pilotem Gertnerem na „Klemmie"



„Klemm" po wylądowaniu na lotnisku w Warszawie

Z DZIAŁALNOŚCI KOMITETÓW WOJEWÓDZKICH L.O.P.P.





Aeroklub Krakowski przy pracy

KOMITET KRAKOWSKI



Uroczyste otwarcie i poświęcenie lotniska w Mielcu.

Właściwy rozwój Woj. Komitetu Krakowskiego datuje się od r. 1928, w którym to wzrasta liczba członków z liczby 5.272 do liczby 23.389, a to przez należytą propagandę, przeprowadzoną na obszarze całego województwa krakowskiego i utworzenie dzięki poparciu inż. Barwicza, prezesa Dyr. Kolejowej Krakowskiej, Komitetu Kolejowego L. O. P. P. Dyr. Krakowskiej. Następne lata wykazują dalszy wzrost liczby członków, która w r. 1931 osiągnęła cyfrę: 39.245, w tem 21.245 członków Komitetu Wojewódz. i 18.000 członków Komitetu Kolejowego.

Małe cyfry wykazuje dotychczas Miejski Komitet L. O. P. P. w Krakowie, bo zaledwie 6.263 członków, ale nie ustaje w pracach nad powiększeniem liczby członków przy energicznej akcji prezesa Ostrowskiego, wiceprezydenta miasta.

Zarząd Woj. Komitetu Krakowskiego w r. 1931 sprawowali: prezes dr. Kwaśniewski Mikołaj, wojewoda, wiceprezesi: Greger Józef, prezes Izby Skarbowej, gen. Jerzy Łuczyński, dca O. K. V., sekretarz mjr. dr. Michalik Kazimierz, skarbnik: dr. Kesler Maksymiljan.

Komitet wojewódzki liczył 24 komitety powiatowe i miejskie, komitety: policyjny liczący 861 członków, Dyr. Poczt i Telegrafów liczący 1405 członków.

LOTNISKA

Działalność swoją rozwijał Komitet Wojewódzki Krakowski w kierunku: lotniczym, o. p. l. g. i propagandowym, kładąc wybitny nacisk na rozbudowę lotnisk, rozwój sportu lotniczego, popieranie twórczości lotniczej. Prace w tych dziedzinach prowadzone od kilku lat według ustalonego planu, osiągnęły już poważne rezultaty. Po ukończeniu prac Komisji Porozumiewawczej lotniskowej L. O. P. P. woj. krakowskiego, kieleckiego i śląskiego i otwarciu I lotniska turystycznego w Nowym Targu, otwarto dnia 5 lipca 1931 r. lotnisko turystyczne w Mielcu. Obecnie są w opracowaniu i budowie lotniska w Dębicy i Nowym Sączu, ponadto współpracuje Komitet Woj. krakowski z komitetami śląskim i kolejowym krakowskim w sprawie budowy lotniska w Białej Bielsku.

Po udatnych i propagandowych na polu twórczości lotniczej konstrukcjach Stan. Działowskiego, jednego z pierwszych pionierów lotnictwa słabosilnikowego w Polsce, popieranego przez Komitet Woj. Krakowski w budowie samolotów D. K. D. IV. i D. K. D. V., uzyskał konstruktor krakowski Józef Sido doskonałe wyniki na samolocie turystycznym i szkolnym S. 1, zbudowanym w Krakowie przy poparciu L. O. P. P.

SPORT LOTNICZY.

Rozwój sportu lotniczego w Krakowie, dzięki poparciu L. O. P. P. szczególnie piękne rezultaty osiągnął w roku ub. w Aeroklubie Akademickim Krakowskim, przekształconym obecnie na ogólno-krakowski Klub. Tu należy podnieść: lot do Pilzna w Czechosłowacji najmłodszego pilota sportowego Jana Sołtykowskiego, udział kpt.-pil. Bajana na zawodach międzynarodowych w Zagrzebiu w Jugosławji i zdobycie I nagrody za akrobację i II miejsce w ogólnej klasyfikacji, pomimo silnej konkurencji sportowców Anglików, II Zlot Gwiaździsty Podhalański samolotów turystycznych do Nowego Targu w lipcu 1931 r., 3-ci Lot Południowo Zachodniej Polski z uwzględnieniem lotnisk woj. krakowskiego, kieleckiego i śląskiego, Pierwszy Polski Kongres lotnictwa sportowego odbyty w Krakowie w czasie od 15 do 16 sierpnia 1931 r. pod protektoratem p. Ministra Komunikacji, Aeroklubu Rzplitej Polskiej i Zarządu Głównego L. O. P. P.

O. P. L. G.

W dziedzinie o. p. l. g. — po ukończeniu kursu unitarnego dla instruktorów powiatowych i miejskich o. p. l. g. i ratownictwa, odbytego wspólnie ze strażami pożarnemi i P. C. K., przystąpiono do organizacji o. p. l. g. ściśle według podziału terytorjalnego województwa na kategorje w zależności od miejscowości, przystąpiono do organizacji komisyj porozumiewawczych o. p. l. g. tak na szczeblu powiatowym jak i wojewódzkim, stworzenia sieci placówek o. p. l. i obs. meld., doszkolenia instruktorów o. p. g. i organizacji drużyn o. p. g. W r. 1932 zostaną przeprowadzone ćwiczenia w zakresie o. p. l. g., zostaną ustalone: zestawy sprzętu przeciwgazowego, planowe zaopatrzenie, deponowanie i sprawa należytej konserwacji sprzętu. Funkcje inspektora o. p. l. g. spełnia p. Lenartowicz Stanisław.

PROPAGANDA.

W działalności propagandowej używano najskuteczniejsze środki: żywe słowo, hasła L. O. P. P., prasowe komunikaty i radjowe, filmy, przeźrocza, pokazy lotnicze, wagonu przeciwgazowego, wystawy, konkursy modelarstwa lotniczego, dające świetne wyniki, przyczem gospodarzono finansowo bardzo oględnie w tej dziedzinie, jednak ciągle utrzymując hasła L. O. P. P. w żywotności i zainteresowaniu.

W bardzo ważnej dziedzinie finansowej oparto budżet na realnych dochodach i wszelkie wydatki ograniczone były zgodnie z nakazem ostrożności, wypływającej z obecnej chwili gospodarczej.

Dzięki tym posunięciom działalność Komitetu Województwa Krakowskiego może się rozwijać realnie i na przyszłość daje rękojmię stałego rozwoju L. O. P. P.

K. M.



Marsz w maskach przeciwgazowych w Krakowie.

KOMITET KIELECKI



Stoisko L. O. P. P. Komitetu Miejskiego na Wystawie Przemysłu Krajowego w Kielcach.

VIII rok sprawozdawczy zaznaczył się poważnym dorobkiem. Rozwój Ligi i jej idea i zainteresowanie się społeczeństwa na terenie woj. kieleckiego, pomimo ciężkich warunków ekonomicznych, jest widoczny na każdym kroku.

Nie chcąc dopuścić do zmniejszenia się liczby członków i wysokości preliminowanych wpływów, Komitet wojew. przystąpił w pierwszej linji do usprawnienia działalności poszczególnych komitetów powiatowych. Wszelkiemi dostępnemi środkami Zarząd komitetu starał się pobudzić komitety powiatowe do zakładania nowych kół, organizowanie kursów, pogadanek, pokazów.

Komitet wojew. przychodził z pomocą przez osobisty kontakt swych członków zarządu z komitetami pow. przez delegowanie swych inspektorów, przez dostarczanie sprzętu szkolnego i propagandowego i przez interwencję u władz.

Wysiłki te dały konkretne rezultaty, ilość członków nietylko się nie zmniejszyła, lecz nawet nieco podniosła, a budżet komitetu za rok sprawozdawczy został wykonany we wpływach w 100%. Jeśli jeszcze zauważymy, że budżet nasz i komitetów powiatowych nie opiera się na subwencjach, ani indywidualnych ofiarach, to możemy stwierdzić, że idea Ligi przenika coraz bardziej w społeczeństwo naszego województwa i że coraz bardziej pogłębia się u ludności zrozumienie, że sprawa obrony Państwa stoi przed wszystkiemi innemi i że żaden kryzys gospodarczy nie może być przeszkodą w jej przygotowaniu.

Zarządy komitetów tak wojewódzkiego, jak i powiatowych, są pełne ufności i wierzą, że rok 1932 da jeszcze lepsze rezultaty. Do komitetu wojew. należało 20 komitetów powiatowych i na prawach powiatowych, w czem nie liczone są komitety Zagłębia Dąbrowskiego. Liczba kół na 31 grudnia 1931 r. wynosiła 188 i 52 szkolnych. Ilość członków rzeczywistych 27459. Ilość ta w porównaniu z ilością z roku 1930 zwiększyła się nieznacznie, bo tylko o 488 osób, ilość członków wspierających wynosiła 4017, zwiększyła się zatem o 720 osób. Koszty administracji wyniosły zł. 10510 gr. 31, co stanowiło 6,03% ogólnych wpływów komitetu.

Uchwałą Rady Głównej z dnia 16 października 1931 r. komitet okręgowy Zagłębia Dąbrowskiego przyłączony został do Kieleckiego Komitetu Wojew. L. O. P. P. Przejęcie agend przez komitet wojew. nastąpiło dopiero w styczniu 1932 r. Komitet korzystał z usług lokalnej prasy, która chętnie umieszczała komunikaty i wzmianki, dotyczące życia i prac Ligi.

MODELARNIE.

Czynnych modelarni na terenie komitetu wojew. było 8. Materjał do wyrobu modeli dostarczany był ze składnicy komitetu wojew. Znaczny udział społeczeństwa na odczytach (około 13000 osób), świadczy o zainteresowaniu ogółu sprawami Ligi. Komitet wojew. popierał sport lotniczy bądź to przez subwencjonowanie finansowe konkursów lotniczych, bądź przez udział członków zarządu w imprezach lotniczych Aeroklubów.

LOTNISKO.

Niemniejsze znaczenie dla propagandy miało urządzenie lądowiska w Sandomierzu i uroczyste otwarcie i poświęcenie takowego przy udziale wyższych władz cywilnych i wojskowych i członków zarządów wojewódzkich i powiat. Na uroczystość otwarcia przybyło 29 samolotów wojskowych, sportowych i zorganizowano loty pasażerskie. Tłumnie zebrana publiczność dała dowód zainteresowania się lądowiskiem.

O. P. L. G.

Prace fachowe z dziedziny o. p. l. g. uwieńczone zostały należytym rezultatem. Przeprowadzono kursy instruktorów I, II i III kategorji, informacyjne i elementarne w szkołach, strażach pożarnych, instytucjach społecznych i t. p. Wyszkolono komendantów i zastępców posterunków obs.-meld. Zakupiono niezbędny sprzęt wyszkoleniowy. Jeśli chodzi o doraźne wyniki propagandy, to niewątpliwie rekord zdobyły sobie gazy. Po atakach gazowych zainteresowanie i ilość członków wzrasta. 18 października urządzone zostały w Kielcach zawody marszowe w maskach przeciwgazowych. Zainteresowanie zawodami było bardzo duże, co się wyraziło znaczną ilością drużyn, biorących udział w marszu i zainteresowaniem władz, wojska oraz instytucyj miejskich, organizacyj społecznych i sportowych.

SZYBOWNICTWO.

Komitet zainteresował się bardzo szybownictwem. Wspólnie z Aeroklubem Warszawskim rozpoczął organizowanie w Polichnie pod Chęcinami stałej szkoły pilotażu szybowcowego. Zakupiono w tym celu sprzęt: 5 szybowców najnowszego typu i inne przyrządy potrzebne, wyszkolono instruktora, wysłano na praktykę do Warszawy mechanika, który będzie przeprowadzał remont szybowców, rozpoczęto budowę hangaru.

Polichno według opinji rzeczoznawców posiada idealne warunki do lotów szybowcowych. Komitet żywi nadzieję, że Polichno stanie się centrem wyszkolenia szybowcowego dla całej środkowej Polski i będzie podstawą przysposobienia lotniczego.



KOMITET LUBELSKI

Kurs instruktorów o. p. gaz. w Radzyniu

WŁADZE.

W skład zarządu Komitetu Wojew. L. O. P. P. wchodzą pp.: prezes — Bolesław Sekutowicz, prezes Sądu Apelacyjnego w Lublinie, wiceprezesi — dr. Stanisław Bryła, sędzia Sądu Okr. w Lublinie, płk. dypl. L. Endel-Ragis, szef sztabu O. K. II, Gustaw Świda, prezes wojew. och. straży pożar., sekretarz — J. Mach, dyrektor Zw. Rew. Spółdz. Roln., skarbnik — dyr. St. Zaczek, dyr. Banku Gosp. Kraj. Oddz. w Lublinie, oraz jako członkowie zarządu pp.: dyr. Jan Dębowski, dr. T. Chmielnikowski, W. Karasiński, dr. W. Nartowski, St. Mańkowski, F. Wojciechowski, oraz wiceprezes dr. St. Bryła.

Prace komitetu wojewódzkiego prowadzone są w myśl programu ogólnego prac L. O. P. P., opracowanego przez Zarząd Główny z uwzględnieniem potrzeb lokalnych. Prace komitetu wojew. zogniskowane są w dwuch działach, utworzonych celem metodycznego wykonywania programu pracy w dziale lotnictwa i propagandy, oraz obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Mimo trudnych warunków gospodarczych kraju, co szczególnie na terenie województwa lubelskiego, jako wybitnie rolniczym, daje się odczuć, prace L. O. P. P. charakteryzuje duże zainteresowanie się społeczeństwa celami naszej instytucji.

Na dzień 1 stycznia 1932 r. w skład Komitetu Wojew. L. O. P. P. wchodziło 21 komitetów powiatowych z liczbą około 400 kół i około 16.000 członków. Jeśli chodzi o zdobywanie funduszów, to podkreślić należy stały wzrost wpływów, datujący się z roku na rok w rubryce „Wpisowe i składki członkowskie", przyczem za rok ostatni z tego tytułu komitet wojew. zebrał ponad 50.000 zł., podczas gdy rok ubiegły, t. zn. 1930, przyniósł z tego tytułu około 46.000 zł. Objaw ten należy podkreślić jako niezwykle pocieszający i świadczący o stałym postępie organizacyjnym w rezultacie czego budżet L. O. P. P., nabiera cech budżetu opartego o wpływy stałe.

PROPAGANDA.

Prace w tej dziedzinie, jeśli chodzi o propagandę prasową, komitet wojew. opierał na współpracy z prasą wszystkich kierunków politycznych, wychodzącą na terenie Lublina i województwa, której stosunek do poczynań L. O. P. P., co podkreślić należy na tem miejscu, był jak najżyczliwszy.

Dzięki temu rok rocznie komitet wojew. ma możność zamieszczania na łamach prasy lubelskiej około 500 artykułów, wzmianek i sprawozdań, dotyczących działalności L. O. P. Pł, a prac Komitetu Wojew. L. O. P. P. w szczególności

Aby uzupełnić dział propagandy słowem drukowanem, zaznaczyć należy, iż Komitet Wojew. L.O.P.P. stale kolportuje na swym terenie wydawnictwa propagandowe, dostarczane przez Zarząd Główny, obdzielając w szczególności odpowiedniemi bibljoteczkami szkoły średnie i powszechne tak, iż obecnie każda z tych szkół jest w posiadaniu takiej bibljoteczki.

PRACE NA TERENIE SZKOLNYM.

Współpracując ściśle z władzami szkolnemi, przy łaskawem poparciu, udzielanem pracom L. O. P. P. przez p. kuratora okręgu szkolnego lubelskiego, F. Wojciechowskiego, komitet wojew. miał możność zorganizowania swych prac na terenie szkolnym w dziedzinie propagandy, modelarstwa lotniczego jak i w dziedzinie obrony przeciwgazowej.

W tym celu zostało na terenie szkolnym zorganizowane szereg kursów instruktorów modelarstwa lotniczego, oraz instruktorów i podinstruktorów obrony przeciwgazowej, w których to kursach liczny udział przyjmowała młodzież obojga płci. Na dzień 1 stycznia r. b. komitet wojew. posiadał zarejestrowanych 17 modelarni szkolnych na terenie Lublina i województwa z ogólną liczbą modelarzy zgórą 400. Pozatem zorganizowano 6 specjalnych kursów instruktorów modelarstwa lotniczego z ogólną liczbą ukończonych 55 absolwentów, którzy tworzą zastęp przygotowanych samodzielnych kierowników modelarni szkolnych. W dziedzinie obrony przeciwgazowej w szkołach średnich męskich i żeńskich zorganizowano 5 kursów instruktorskich, oraz 4 kursy podinstruktorskie, przyczem ogólna ilość absolwentów tych kursów wynosiła 384.

Poza kursami w szkołach średnich prowadzone były wykłady informacyjne z o. p. l., biernej przez specjalnie w tym celu wyszkolonych instruktorów.

PROPAGANDA NA WSI.

Pragnąc dotrzeć z propagandą celów L. O. P. P. na wieś, komitet wojew. posługuje się propagandową ekspedycją samochodową, która objeżdża teren województwa, wyświetlając filmy propagandowe, oraz krzewi propagandę żywem słowem drogą odczytów, wygłaszanych przez prelegentów L. O. P. P. W ten sposób pracując, ekspedycja w ciągu wiosny, lata i jesieni roku ub. odwiedziła 78 miejscowości, urządzając odpowiednie imprezy propagandowe.

SPORT LOTNICZY.

W roku 1931 Komitet Wojewódzki L. O. P. P. udzielił Lubelskiemu Klubowi Lotniczemu subwencji na organizację I-ych Lubelsko-Podlaskich Zawodów Lotniczych w Lublinie, które to zawody wspomniany Klub, jako pierwsze zawody zimowe w Polsce powołał do życia. Pozatem uwzględniając prośbę Lubel. Klubu Lotn. komitet wojew. częściowo subwencjonował budowę szybowca w Tomaszowie Lubelskim, oraz zakup rysunków, potrzebnych do budowy szybowców. Komitet ofiarował własną nagrodę na I-sze Lubelsko-Podlaskie Zawody Lotnicze, którą to nagrodę zdobył prof. Pruszkowski.

O. P. L. G.

Komitet Wojew. L. O. P. P. zorganizował kurs instruktorski dla kandydatów na instruktorów powiatowych lotnictwa i o. p. l., którzy to instruktorzy rozpoczęli



Modelarnie w Pracowni Robót Ręcznych Szkół Powszechnych w Siedlcach.

następnie powierzoną im pracę na terenie województwa. Z dziedziny obrony przeciwgazowej zorganizowano kursów instruktorskich 11, podinstruktorskich 2 — kursów informacyjnych 2. W związku z powyższymi kursami urządzono szereg pokazów i ćwiczeń z dziedziny o. p. l. biernej oraz zademonstrowano urządzenia schronowe. W dziedzinie obrony przeciwlotniczo-gazowej należy podkreślić życzliwy stosunek do poczynań L. O. P. P. władz wojskowych, administracyjnych, samorządowych i organizacyj pokrewnych t. j. P. C. K. oraz W. F. i P. W. Na tem miejscu zarząd Komitetu Wojew. pragnie wyrazić swe podziękowanie przedewszystkiem pp. d-cy O. K. II gen. J. Dobrodzickiemu, wojewodzie lubelskiemu B. Świdzińskiemu oraz zarządowi P. C. K. oddział w Lublinie.





Pokaz gazowy w Pabjanicach

Lotnisko w Lublinku

Pod koniec 1924 r. grono ludzi dobrej woli przy całkowitem poparciu władz założyło oddział niedawno powstałej w stolicy L. O. P. P., który w krótkim czasie przekształcony został w Komitet Wojewódzki, obejmujący swym zasięgiem teren województwa łódzkiego.

Drogą usilnej propagandy w postaci odczytów, filmów, przezroczy, artykułów w prasie, pogadanek w szkołach, pokazów lotniczych zdołano w krótkim czasie zainteresować wszystkie warstwy problemem obrony powietrznej Państwa, i zorganizować w szeregach L. O. P. P.

Przed upływem roku w miastach powiatowych woj. łódzkiego funkcjonują już komitety powiatowe L. O. P. P., które zkolei przystępują do organizowania w gminach kół miejscowych L. O. P. P., docierając w ten sposób do każdej wsi, do każdego poszczególnego obywatela.

Z drobnych groszowych składek i ofiar zaczynają się gromadzć poważne fundusze, pozwalające na realizację wytkniętych zadań, przewidzianych w programie pracy.

Z szeregu projektów wybrano najbardziej celowy, ale ogromem kosztów przerastający siły i zasoby materjalne nowo powstałej organizacji, a mianowicie budowę lotniska w Łodzi. Liczono tutaj na zgodny i ofiarny wysiłek ludności m. Łodzi i województwa, która, jak bliska przyszłość pokazała, nie zawiodła.



Drużyna o. p. gaz. na ulicach m. Łodzi

Przychodzą z wydatnem moralnem i materjalnem poparciem władze państwowe, związki samorządowe, organizacje, prasa i ogół społeczeństwa.

PORT LOTNICZY.

Zakupiono w okolicach Łodzi (5 km. od granic miasta) w Lublinku odpowiedni teren, powierzchni około 40 ha, na którym po zniwelowaniu i utwardnieniu nawierzchni zbudowano najniezbędniejsze urządzenia portu lotniczego, jak hangar, warsztat, garaż, budynek administracyjny portu, stację meteorologiczne, składy smarów, dom służbowy dla funkcjonarjuszów portu lotniczego oraz szkołę wraz z internatem dla uczniów-pilotów. Po zelektryfikowaniu portu i połączeniu go wygodną, długości 3,2 km. szosą, oddano po niespełna 2 latach lotnisko do powszechnego użytku.

SPORT LOTNICZY.

Po zapewnieniu w ten sposób pierwszemu po stolicy miastu, jakiem jest Łódź, nowoczesnej komunikacji i najskuteczniejszej obrony, przystąpiono do popularyzowania pięknego sportu lotniczego, posiadającego poza walorami społeczno-wychowawczemi jeszcze olbrzymie znaczenie państwowe. Zorganizowano więc w szkołach średnich kursy modelarstwa lotniczego, cieszące się olbrzymiem zainteresowaniem młodzieży. I oto teraz niema dnia, aby do biura komitetu nie zgłaszali się najmilsi młodociani goście, uczniowie szkół średnich, w najrozmaitszych sprawach, czy to porad fachowych, czy zakupu części modeli, materjałów pomocniczych, lub dostarczenia odpowiedniej fachowej lektury.

Następnie przystąpiono do akcji znakowania miejscowości na terenie woj. łódz-

kiego dla celów nawigacji lotniczej oraz propagandy lotniczej w formie pokazów lotniczych, lotów propagandowych i konkursów lotniczych. Komitet brał udział we wszystkich raidach lotniczych państwowych i międzynarodowych, których trasa przechodziła przez Łódź.

W lutym 1930 r. powstał Łódzki Klub Lotniczy, którego celem jest szerzenie zamiłowania do sportu lotniczego, przysposobienia rezerw lotnictwa i utrzymanie ich w stałej gotowości do służby czynnej. Nowopowstałej placówce przyszedł Komitet Wojew. L. O. P. P. w Łodzi z wydatną pomocą, oddając bezpłatnie lotnisko wraz z urządzeniami do dyspozycji Klubu, dla celów treningu jest członków-pilotów, oraz udzielając rok rocznie Klubowi poważnych subwencyj.

Od 1930 r. w miesiącach letnich bywa co rok uruchamiany przez władze wojskowe kurs praktyczny pilotażu Centrum Przysposob. Wojsk. Lotniczego, na którym kształcą się adepci lotnictwa z całego kraju.

Świadczy to dobitnie o nowoczesności i celowości urządzeń portu lotniczego w Łodzi, jeśli się weźmie pod uwagę, że tego rodzaju kursy są organizowane corocznie zaledwie w 2 punktach Rzeczypospolitej.



Poranny apel wychowanków p. w. lotniczego w Lublinku

O. P. L. G.

W marcu 1928 r. na skutek połączenia Zarządów Głównych L.O.P.P. i T.O.P. nastąpiło na terenie województwa łódzkiego połączenie tych bratnich organizacyj. W związku z tem wzrósł zakres działania



Propaganda L. O. P. P. w Lachowicach

Komitetu Wojew. L. O. P. P. przez włączenie dziedziny obrony przeciwgazowej ludności cywilnej. Utworzono dla tych spraw specjalny referat przeciwgazowy, który zajął się realizacją wymienionego działu pracy.

W tym celu rozpoczęto energiczną akcję uświadamiania ludności w dziedzinie o. p. g., w formie organizowania kursów informacyjnych oraz instruktorskich, pokazów walki i obrony gazowej, marszów w maskach przeciwgazowych, budowy schronów przeciwgazowych i t. p.

Urządzane z pomocą wojska i lotnictwa w czasie Tygodni L. O. P. P. pokazy przeciwlotniczo-gazowe na torze wyścigów konnych w Rudzie Pabjanickiej k/Łodzi cieszyły się wielką frekwencją publiczności, budząc ogromne zainteresowanie.

Szczególnie imponująco wypadł VIII-y Tydzień L. O. P. P., w którym wzięły udział szkoły, organizacje przysposobienia wojskowego i wychowania fizycznego, drużyny o. p. g., straże pożarne, stowarzyszenia sportowe, wojsko, policja.

Po przygotowaniu w ten sposób podatnego gruntu przystąpiono w połowie 1931 roku do objęcia terenu wojew. łódzkiego siecią stałych, zawodowych instruktorów, należycie wyszkolonych, z zadaniem systematycznego i planowego przygotowywania poszczególnych elementów obrony przeciwlotniczo-gazowej.

W tym celu Komitet Wojew. L. O. P. P. w Łodzi zaangażował inspektora wojew. o. p. g., który przystąpił do opracowania planów przygotowania wymienionych elementów.

W listopadzie 1931 r. zakończono na lotnisku w Lublinku 5-cio tygodniowy kurs instruktorów powiat. I kategorji o. p. g., który ukończyło 20 słuchaczów.

Z dniem 1 stycznia 1932 r. przydzielono wymienionych instruktorów do poszczególnych komitetów powiat. L. O. P. P., którzy zkolei w/g przygotowanego planu przystąpili do pracy w swych rejonach, organizując drużyny o. p. g., cały szereg kursów, odczytów, wykładów, zebrań organizacyjnych, ćwiczeń przeciwgaz. i t. p.

Ponadto z początkiem bież. roku zaopatrzono komitety powiatowe L. O. P. P. w specjalnie zestawione dla wszystkich jednakowe komplety sprzętu przeciwgazowego oraz pomoce naukowe, niezbędne instruktorom w ich pracy organizacyjnej i wyszkoleniowej. Akcja ta jest obecnie w pełni rozwoju i wyniki jej będą mogły być należycie ocenione dopiero z dalszej perspektywy.

Oto jest nasz skromny dorobek w ciągu 8-miu lat pracy. Praca ta w dużej mierze uzależniona była od funduszów, zdobycie których oparte było niemal całkowicie na ofiarności i zrozumieniu przez społeczeństwo.



Prace niwelacyjne na lotnisku L. O. P. P. w Baranowiczach



KOMITET NOWOGRÓDZKI

Czołówka propagandowa L. O. P. P.

Typowy kresowy Komitet Wojewódzki w Nowogródku ma już za sobą wcale pokaźny dorobek za lata ubiegłe.

Lotniska w Słonimie, Baranowiczach, Nowogródku są widocznym znakiem żywotności i ruchliwości komitetu.

Przez szereg lat p. wojewoda Zygmunt Beczkowicz swem troskliwem okiem sprawował pieczę nad sprawami L. O. P. P., piastując godność prezesa, aż do czasu powołania go na stanowisko wojewody wileńskiego.

Obecnie prezesem zarządu jest p. wojewoda Wacław Kostek-Biernacki, który żywo zajmuje się sprawami Ligi.

Wiceprezesem jest jeden z najstarszych działaczy L. O. P. P. p. wicewojewoda Franciszek Godlewski. II-im wiceprezesem jest prezes Sądu Okr. p. Henryk Muraszko.

Obowiązki sekretarza pełni od szeregu lat niezmordowany działacz L. O. P. P. burmistrz miasta Nowogródka p. inż. Ludwik Wolnik. Skarbnikiem jest p. prezes Izby Skarbowej Leopold Wojna. Członkami zarządu są pp.: insp. Stanisław Chruściel, d-ca 5 p. lotn. Wacław Iwaszkiewicz, insp. inż. Jan Lechowicz, nacz. Franciszek Mioduszewski, starosta lidzki Henryk Bogatkowski, nacz. inż. Marjan Prawdzic-Layman, nadkom. Konrad Budohoski.

Komisja rewizyjna składa się z pp.: nacz. Józefa Żukowskiego, insp. inż. Antoniego Tarnowskiego, nacz. Stanisława Cieślewicza. W łonie komitetu utworzono dwa wydziały: lotniczy i o. p. l. z p. inż. Wolnikiem, oraz gazowy i o. p. g. z p. inż. Lechowiczem na czele.

Ilość komitetów powiatowych wynosiła w r. 1931 — 8 ze 179 kołami liczącemi 8.926 członków.

W ciągu roku sprawozdawczego przybyły 3 koła oraz 887 członków.

Komitet rozwijał w roku sprawozdawczym ożywioną działalność.



Na lotnisku w Słonimie

AKCJA ORGANIZACYJNA.

Działalność ta polegała na zakładaniu nowych kół, werbowaniu nowych członków, szerzeniu znajomości o lotnictwie i obronie przeciwgazowej jak i przeciwlotniczej, a głównem narzędziem propagandy była własna ekspedycja propagandowo-samochodowa z własną centralą i aparatem kinematograficznym. Czołówka ta objechała cały teren województwa nowogródzkiego zwiedzając 176 miejscowości. Kto zna drogi kresowe, a szczególniej drogi w województwie nowogródzkiem, to zadziwić go może ogrom wykonanej pracy, wśród trudności terenowych i językowych. A jednak, gdzie się ukazał samochód propagandowy L. O. P. P., ludność miejscowa wylegała tłumnie na jego spotkanie.



Usuwanie zadrzewienia na terenie przyszłego lotniska w Nowogródku

AKCJA PROPAGANDOWA.

Akcja propagandowa wśród młodzieży szkolnej dała wyniki zawalające. W następnym roku sprawozdawczym wyniki te wystąpią bardzo silnie w postaci sieci nowych kół.

Specjalnych pism Komitet Wojew. nie wydawał, natomiast wysyłał stale komunikaty do prasy lokalnej.

Perjodycznie przesyłane były również i komunikaty radjowe.

Komitet wojew. popierał również prace lotnicze wśród młodzieży.

MODELARNIE.

Na terenie Komitetu istniały 3 modelarnie w szkołach przy 130 uczniach. Ponadto komitet urządzał odczyty, wiece, wycieczki na lotniska.

VIII Tydzień L. O. P. P. dał na terenie komitetu 25.502.43 zł., co wobec ogólnego zubożenia tutejszej ludności jest wynikiem wcale dodatnim.

KOMITET STANISŁAWOWSKI



Wystawa modelarska



Samolot turystyczny na lotnisku w Stanisławowie

Na terenie wojew. stanisławowskiego powstał Woj. Komitet L.O.P.P. w 1924 r. Pierwszym prezesem został wybrany prezes Dyr. Kolejowej inż. Stefan Wiktor, sekretarzem prof. Jan Jasiński, skarbnikiem dyrektor Szarzyński Włodzimierz. Członkowie zarządu: Lityński, Żarski, Chowaniec, Fuchsówna, Seidlerowa, Migocka, Sopotnicki, Furmankiewicz, Hafter.

Obecny skład zarządu przedstawia się następująco: prezes inż. Leon Kuźmiński wicedyrektor D. O. K. P., wiceprezes gen. Łukoski Kazimierz, d-ca 11 dyw., skarbnik Ziobrowski Leon dyr. Miejsk. Kasy Oszcz., sekretarz Tatara Władysław asesor D. O. K. P., Buczowski Alojzy insp. P. P., inż. Dziekoński Włodzimierz Dyr. Kol., nacz. Tadeusz Dyńko, dr. Hamerski Stanisław, płk. Jagielski Rudolf 11 pap., prof. Krzyżanowski Henryk, starosta Pajączkowski Antoni, kpt. Szymański Edward 48 p. p. s. k., inż. Tyrała Jan.

Komitet wojew. działa już lat 7. W tych siedmiu latach rozrósł się komitet woj. w jedno z najpotężniejszych towarzystw. Skupił kilkanaście tysięcy członków z najrozmaitszych sfer, zyskał sobie zaufanie i szacunek władz, wojska, instytucyj społecznych i całego społeczeństwa.

Przez lat siedem złożyło społeczeństwo wojew. stanisławowskiego do 500.000 zł. na rzecz L. O. P. P.

KOŁA L. O. P. P.

Praca organizacyjna komitetu wojew. w latach siedmiu doprowadziła do istnienie w roku 1931: kół powiatowych 16, kół miejscowych 134, kół szkolnych 59.

Członków liczył Komitet Woj. L. O. P. P. w Stanisławowie w r. 1931: dożytwotnich 24, rzeczywistych 9.881. popierających 9.371.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że ludność polska liczy w woj. stanisławowskiem zaleowie 17%, — a L. O. P. P. dotychczas głównie opierała się na społeczeństwie polskiem,— to w należytem świetle przedstawi się praca organizacyjna L. O. P. P. i poparcie, jakiem cieszy się L. O. P. P. w społeczeństwie.

O. P. L. G.

Poparcie to zyskał Komitet Wojew. L. O. P. P. nietylko propagandą zadań i celów L. O. P. P. — urządzaniem Tyg. lot. pokazów gazowych i t. d., ale także pracą ściśle fachową o. p. l. g. — a więc urządzaniem i organizowaniem całego szeregu kursów modelarstwa lotniczego w szkołach wojew., organizowaniem całego szeregu kursów instruktorskich o. p. l. g.

Dotychczas wyszkolono instruktorów o. p. l. g. — 17 I kl., 64 II kl., i 37 instr. III kl. i urządzono cały szereg kursów informacyjnych o obronie przeciwgazowej dla cywilnej ludności.

Kursy te urządzono na terenie całego województwa dla pracowników pocztowych, gazowni miejsk., straży poż., w kopalniach „Tespu“ i Kałuszu, w szkołach.

W dziedzinie obrony p. l. wyszkolono na 5 kursach około 200 chłopców w służbie dla drużyn obs.-meld.

Ponadto urządzono cały szereg wykładów i odczytów o o. p . g. dla szkół i ludności cywilnej. Zaopatrzono ponadto 4 powiaty w sprzęt o. p. g.

Komitet wojew. posiada około 140.000 zł. gotówki na urządzenie lotniska w Stanisławowie.

KOMITET POMORSKI





Szybowiec R. R. G. wykonany przez Komitet Miejski w Toruniu

Rok 1931 przyniósł Pomorskiemu Komitetowi Wojewódzkiemu L. O. P. P. postęp w każdej dziedzinie jego pracy.

Wzrost siły organizacyjnej zaznaczył się przedewszystkiem okrzepnięciem samych zrębów organizacji. Zwiększona sprawność komitetów powiatowych i miejskich przejawiła się z jednej strony w intensywnej działalności zarządów, które znacznie pomnożyły ilość urządzanych przez siebie wykładów, odczytów, pokazów i systematycznych kursów, a z drugiej strony znalazła wyraz w żywszem zainteresowaniu się tą pracą szerokich rzesz członków, którzy znacznie wzmożonym udziałem we wszystkich poczynaniach komitetów stwierdzali coraz silniejsze zespolenie swe z Ligą.

Praca komitetu wojew. w dziale organizacyjnym szła w kierunku pozyskania jak największej liczby członków oraz usprawnienia działalności wszystkich organów Ligi.

NOWE KOŁA L. O. P. P.

W r. 1931 nastręczały się poważne trudności w pozyskiwaniu nowych członków. Jednakże nie bez dumy należy podnieść, że dochody ze składek członkowskich nietylko nie zmalały, ale poważnie zwiększyły się, i tak, kiedy w roku 1930 składki członków przyniosły 78.920.28 zł., to w r. 1931 dały 97.251.18 zł., a więc nastąpił wzrost składek o 18.330.90 zł. czyli o 24%.

W stosunku do roku 1930 przybyło w r. 1931 — 29 nowych kół, a członków przybyło 716, dzięki czemu L. O. P. P. na Pomorzu przekroczyła cyfrę 20.000 członków. Akcja pozyskania członków popierających napotkała na przychylne przyjęcie zarówno ze strony władz szkolnych, jakoteż ze strony młodzieży szkolnej. „Ani jednej szkoły bez L. O. P. P.“ — oto hasło naczelnych pomorskich władz szkolnych. Liczba kół szkolnych 775 i 32.462 członków popierających w r. 1930, wzrosła do liczby 1.174 kół i 55.264 członków w r. 1931. W ślad za tem suma składek podwoiła się; jeżeli bowiem w r. 1929/30 składki kół szkolnych wyniosły ogółem 8.505.10 zł., to w r. 1930/31 wyniosły one 17.679.91 zł. Według rachunku prawdopodobieństwa suma tych składek w r. 1932 wyniesie poważną kwotę około 30.000 zł.

Zaznaczyć należy, że w kołach szkolnych L. O. P. P. przygotowuje się pokolenie przyszłych obywateli rozumiejących należycie swoje stanowisko wobec zagadnienia obrony Państwa. Nadto za pośrednictwem kół szkolnych idea L.O.P.P. przenika do społeczeństwa dorosłego i pozyskuje jego przychylność dla naszej sprawy.

USPRAWNIENIE AKCJI.

W dziedzinie usprawnienia akcji komitetu wojew. należy podkreślić ulepszenie funkcjonowania pracy wydziałów jakoteż całego biura. Liczba 34 odbytych zebrań różnych wydziałów oraz 9 zebrań zarządu komitetu wojew. świadczą wymownie o intensywności pracy. Usprawnienie czynności kancelaryjnych pozwoliło komitetowi wojew. uniknąć zbędnej korespondencji, stworzyło przejrzystość w poszukiwaniu spraw, zmniejszyło manipulację, a jednocześnie pozwoliło ściślej kontrolować komitety zarówno w pracy rzeczowej, jak i kancelaryjnej.

LUSTRACJA.

Celem zapoznania się z potrzebami i usterkami w pracy komitetów powiat. i miejskich zarządził komitet wojew. w r. ub. lustrację, wysyłając swych delegatów, którzy na miejscu kontrolowali akcję komitetów, poznawali warunki pracy i badali umieszczenie i konserwację sprzętu o. p. g. oraz nawiązywali kontakt osobisty z jednostkami kierowniczemi. Składane przez delegatów sprawozdania służyły za podstawę do dalszych zarządzeń. Lustracyj takich dokonano 17 w 14-tu komitetach. W związku z coraz silniejszem zaopatrywaniem komitetów pow. i miejskich w odpowiedni sprzęt, komitet wojew. poczynił przygotowania, by sprzęt i majątek ruchomy komitetów został jednolicie zainwentaryzowany zgodnie z inwentarzem głównym komitetu wojew.

PROPAGANDA.

Akcję propagandową prowadził komitet wojew. głównie za pośrednictwem prasy pomorskiej oraz czołówki samochodowej.

Prasa pomorska, niezależnie od kierunku politycznego popierała wydatnie akcję L. O. P. P. przez stałe zamieszczanie artykułów, komunikatów, wezwań, haseł i t. p. Podobnie życzliwym stosunkiem prasy chwalą się wszystkie bez wyjątku komitety powiat.

Czołówka samochodowa pod kierownictwem p. J. Abramowicza, wyposażona w aparat filmowy, projekcyjny, przezrocza, broszury, wykresy, modele oraz filmy, przebyła w r. ub. 7.816 km., objeżdżając 12 powiatów przez 117 dni.

Dzięki pracy czołówki zostały zorganizowane wystawy o. p. g. w 8-miu miejscowościach, które to wystawy zwiedziło 8.072 osoby. Urządzono 71 odczytów dla 11.755 osób. Zorganizowano 75 seansów kinowych, na których wyświetlono 87.200 mtr. filmu. Podczas pobytu czołówki w różnych miejscowościach Pomorza urządzano pokazy i odczyty dla dorosłych w godzinach wieczornych, wykorzystując godziny ranne dla pogadanek w szkołach. Ogółem urządzono 136 pogadanek dla 11.656 dzieci.

Chcąc nawiązać należyty kontakt z tak pięknie rozkrzewiającemi się kołami szkolnemi, komitet wojew. rozesłał im bezpłatnie 25.000 wycinanek maski przeciwgazowej. Gustowna i pomysłowa wycinanka została przez młodzież szkolną wykonana na lekcjach robót ręcznych. Dla celów propagandowych wydał komitet wojew. drukiem broszurę, która posłużyła instruktorom do wygłaszania popularnego wykładu o tem, czem jest L. O. P. P. Komitet wojew. rozpowszechnił szereg wydawnictw Zarządu Głównego i innych komitetów, zakupując tylko te broszurki lub książeczki, które zostały zaaprobowane przez fachowców z łona zarządu komitetu. Broszurki i książeczki posłużyły przeważnie do skompletowania bibljotek instruktorskich w powiatach. Także dla celów propagandowych starał się komitet wojew., by „Lot Polski" został zaprenumerowany do kół i komitetów i chętnie uwzględniał w budżetach komitetów pozycje na prenumeratę „Lotu Polskiego".



Sekcja szybowcowa L. O. P. P. w Toruniu

LOTNICTWO.

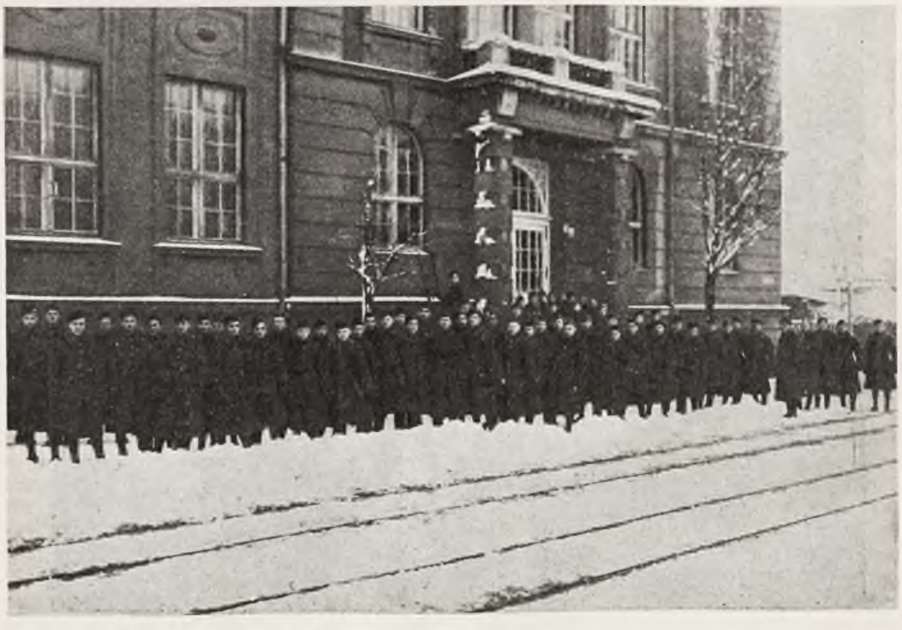
Drugi dział istotnej pracy L. O. P. P., obrona przeciwlotnicza, posunął się w r. 1931 wydatnie naprzód.

Zainicjowane przez m. Lidzbark lotnisko (Cibórz) zostało definitywnie wykończone (kosztem 3.218.60 zł.) i oficjalnie do użytku otwarte.

Jednem z najpoważniejszych posunięć komitetu wojew. było wydatne przyczynienie się do rozwoju Aeroklubu Akademickiego w Gdańsku, zarówno przez udzielenie poparcia moralnego, jak i subwencje, które wyniosły 15.116.65 zł. W roku sprawozdawczym Aeroklub liczył 56 członków i wyszkolił 6 pilotów, mając w użyciu 2 samoloty szkolne Henriot 28 i 1 turystyczny P. Z. L. 5.

O. P. L. G.

W zakresie obrony przeciwgazowej jednolite kierownictwo wytworzył komitet wojew. przez obsadzenie stanowiska inspektora wojew. o. p. g. z dniem 1 maja 1931 r. Dalszem zadaniem było przygotowanie odpowiednich instruktorów oraz zorganizowanie i wyszkolenie drużyn o. p. g. zaopatrzonych w odpowiedni sprzęt. Stosownie do opracowanego planu zostały obsadzone stanowiska instruktorów powiatowych we wszystkich komitetach powiat. i miejskich. Ponadto komitet wojewódzki utworzył 4 obwody i obsadził je instruktorami obwodowymi, którzy systematycznie zorganizowali akcję o. p. g. W celu uzupełnienia kadry instruktorów zorganizowane zostały kursy instruktorów III kl. w Grudziądzu oraz w Seminarjum Naucz. w Toruniu.



Szkoła Mechaników w Bydgoszczy



KOMITET TARNOPOLSKI



Marsz żeńskich drużyn w maskach przeciwgazowych

Pawilon L. O. P. P. w Tarnopolu

Komitet Wojew. L. O. P. P. w Tarnopolu utworzony został w r. 1924 z inicjatywy Zarządu Głównego L.O.P.P. w Warszawie, na mocy uchwały Ogólnego Zebrania Obywatelskiego zwołanego specjalnie w tym celu, a złożonego z reprezentantów wszystkich warstw społeczeństwa wojew. tarnopolskiego. Za wolą społeczeństwa powstała zatem instytucja L. O. P. P. na terenie województwa celem należytego przygotowania obrony powietrznej Państwa.

Na czele komitetu wojew. stali kolejno pp. wojewodowie: Zawistowski i Kwaśniewski oraz wicewojew. Siedlecki, a obecnym przewodniczącym jest p. wicewoj. Dziewałtowski-Gintowt.

Od początku swego istnienia wszczął komitet energiczną akcję w społeczeństwie dla zainteresowania najszerszych warstw ludności ideologją L. O. P. P., a zarazem przystąpił do jednania członków organizowania kół i komitetów powiatowych, jak również do zbiórki funduszów niezbędnych dla realizacji zadań L.O.P.P.

Usilna akcja prowadzona początkowo przez komitet wojew., a następnie przez powstałe komitety powiatowe w poszczególnych miastach województwa i wszechstronne poparcie czynników rządowych i społecznych, już w krótkim czasie pozwoliła komitetowi wojew. ugruntować pracę Ligi na terenie województwa tarnopolskiego.

Dzięki wydatnemu zrozumieniu zadań Ligi i poparciu ich przez społeczeństwo komitet był w stanie już w okresie pierwszych lat swego istnienia, ustalić swój budżet do 100.000 zł. rocznie i ogarnąć programem prac wielkie zadania w dziedzinie rozbudowy urządzeń lotniczych.

LOTNISKO.

W ten sposób wyszukane zostały tereny pod lotniska w szeregu miejscowości województwa; kosztem 60.000 zł. urządzone zostało lotnisko w Brodach i w krótkim czasie uruchomione zostanie lotnisko w Brzeżanach. Przysposobiono też dla celów komunikacji lotniczej lądowisko w Tarnopolu.

PROPAGANDA.

Do szeregów i pracy L. O. P. P. wciągnięta została młodzież szkolna, uruchomione zostały kursa modelarskie, a w niektórych miejscowościach powstały koła szybowcowe.

Komitet prowadził usilną propagandę na terenie całego województwa, zarówno drogą kolportażu szeregu tanich wydawnictw Ligi, jak i drogą pokazów filmowych utworzonej przy komitecie wojew. ekspedycji filmowej. Przy sposobności „Tygodni Lotniczych" demonstrowano pokazy wojny lotniczo-gazowej, oraz urządzano konkursy modeli latających.

W pracy swej nie zasklepił się komitet tarnopolski wyłącznie na swoim terenie, ale współpracował też wydatnie z Zarządem Głównym przez punktualne wypłacanie swych należności statutowych, udział swych delegatów w zebraniach ogólnych Ligi i w posiedzeniach Rady Głównej. Subwencjonowano też instytucje pracujące nad rozbudową lotnictwa i wciągano do pracy Ligi instytucje społeczne o zadaniach pokrewnych.

O. P. L. G.

Poza pracą ściśle lotniczą, przystąpił obecnie komitet do szeroko zakrojonej pracy wyszkoleniowej, mającej na celu przygotowanie i uświadomienie społeczeństwa do biernej i czynnej obrony przeciwgazowej i przeciwlotniczej.

Do prac w dziedzinie obrony przeciwlotniczej i gazowej zaangażował komitet inspektora o. p. l. g., który przy pomocy 4-ch instruktorów okręgowych rozpoczął intensywną pracę w terenie, przeszkalając na licznych kursach całe rzesze ludności cywilnej.

KOMITETY POWIATOWE.

Komitet wojew. posiada obecnie 17 komitetów powiatowych, a to: 1) w Borszczowie przewod. starosta Jan Wasiewicz, 2) w Brodach przewodn. starosta Jan Kaczkowski, 3) w Brzeżanach przewodn. starosta Emil Golczewski, 4) w Buczaczu przewodn. starosta Adam Fedorowicz-Jackowski, 5) w Czortkowie przewodn. starosta Kazimierz Goliński, 6) w Kamion ce Strumiłowej przewodn. starosta Robert Kulpiński, 7) w Kopyczyńcach przewodn. starosta Piotr Grodecki, 8) w Radziechowie p. zewodn. starosta Bronisław Michalski, 9) w Podhajcach przewodn. starosta Roman Woroszyński, 10) w Przemyślanach przewodn. starosta Mieczysław Grodecki, 11) w Skałacie przewodn. starosta Roman Bulicz, 12) w Tarnopolu przewodniczący starosta Tomasz Malicki, 13) w Trembowli przewodn. starosta Ludwik Schreiber, 14) w Zaleszczykach przewodniczący starosta Józef Krzyżanowski, 15) w Zbarażu przewodn. starosta Jerzy Muszyński, 16) w Zborowie przewodn. starosta Alfred Kocół oraz 17) w Złoczowie przewodn. nacz. urzędu pocztowego Dzięciołowski.

Ogólna ilość członków na terenie województwa tarnopolskiego wynosi około 30.000 skupionych w 150 kołach zwyczajnych, 200 szkolnych i ponad 100 wiejskich.

Wysiłek poniesiony, jest tylko częścią drogi przebytej przez komitet wojew. dla osiągnięcia ogólnych celów i dlatego też obecnie wre w komitecie dalej energiczna praca realizująca ogólny program pracy L. O. P. P.

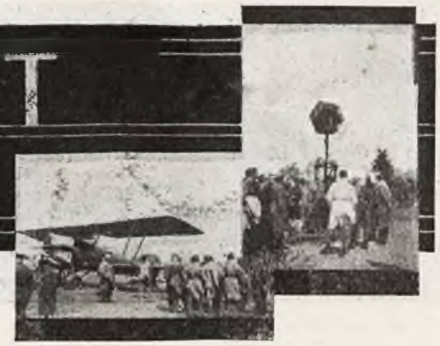


Pochód propagandowy w Kamionce Strumiłowej



Pokaz gazowy przed Katedrą

KOMITET WILEŃSKI



Kurs instruktorski I kl. L. O. P. P.

Rok 1931 był dla Komitetu Wileńskiego rokiem wyjątkowo ciężkim. Katastrofalna klęska powodzi, która dotknęła Wileńszczyznę wiosną 1931 r., spadek cen na wszystkie produkty rolnicze i co za tem idzie zubożenie ludności wiejskiej, redukcje personelu i obniżenie poborów we wszystkich urzędach państwowych, jesienna akcja komitetów do walki z bezrobociem, siłą rzeczy poważnie odbiły się na wpływach komitetu, które też, pomimo usilnych starań tak zarządu komitetu wojew., jak i zarządów komitetów powiatowych, dały się zrealizować tylko w 64% zapreliminowanych sum. Stan ten uniemożliwił komitetowi nietylko wykonanie wszystkich programowych prac, lecz także wywiązania się ze statutowych zobowiązań w stosunku do Zarządu Głównego.

PRACE ORGANIZACYJNE.

W dziale prac organizacyjnych najwięcej wysiłków poświęcono akcji utrzymania posiadanej ilości członków, zakładania nowych placówek L. O. P. P. oraz usprawnienia działalności istniejących komitetów i kół. Prace te dały pożądany skutek. Ilość członków rzeczywistych nietylko dało się utrzymać na uprzednim poziomie, lecz nawet, głównie dzięki gremjalnemu przystąpieniu do L. O. P. P. pp. oficerów i podoficerów garnizonu wileńskiego, nieznacznie zwiększyć. Zapoczątkowana przy wybitnej pomocy i poparciu kuratorjum okręgu szkolnego na szeroką skalę zakrojona akcja tworzenia kół szkolnych L. O. P. P. rozwija się nadzwyczaj pomyślnie. Już w pierwszych miesiącach zorganizowano kilkadziesiąt nowych kół, zrzeszających przeszło 4.000 członków wspierających, przyczem zarówno ilość kół, jak i członków, poważnie wzrasta.

Do przeprowadzonych prac organizacyjnych zaliczyć też musimy reorganizację zarządów wszystkich komitetów pow., spowodowaną podjęciem przez Ligę nowych prac w dziedzinie obrony przeciwlotniczej, które to prace wymagały przystosowania poszczególnych zarządów do ich spełnienia.

PROPAGANDA.

Działalność propagandowa największe natężenie uzyskała w dziale odczytowym. W Wilnie i na prowincji wygłoszono 78 odczytów, których wysłuchało przeszło 10.000 osób. Niezależnie od tego nauczycielstwo szkół powszechnych na prowincji, wykorzystując przesłane w latach 1930 i 1931 bibljoteczki lotniczo-gazowe i poszczególne broszury, przeprowadziło większą ilość pogadanek, które w ogólnej swej sumie według danych posiadanych w komitecie wojew., osiągają cyfrę 881. Wykorzystując uprzejmość Dyr. Polskiego Radja w Wilnie, wygłoszono przed mikrofonem 57 piętnasto i dziesięciominutowych pogadanek.

Dostarczone szkołom i kołom L. O. P. P. bibljoteczki lotniczo-gazowe cieszą się wielkiem powodzeniem. Dowodem tego może być fakt, że w przeciągu jednego tylko kwartału na terenie inspektoratów szkolnych pow. wileńsko-trockiego, święciańskiego, brasławskiego, dziśnieńskiego, wilejskiego i mołodockiego korzystało z tych bibljoteczek 912 osób dorosłych i 6.198 dzieci. Zapotrzebowanie na bibljoteczki i broszury też wciąż wzrasta.

MODELARSTWO.

Z innych działów propagandy na wyróżnienie zasługują: modelarstwo, które w dalszym ciągu rozwija się bardzo dobrze, budząc wśród młodzieży szkolnej coraz większe zainteresowanie i dając coraz lepsze rezultaty; objazd wagonu propagandowego o. p. g., przysłanego przez Zarząd Główny, który objechał szereg miejscowości województwa i który zwiedziło 3.420 osób; marsz w maskach, impreza po raz pierwszy organizowana w Wilnie; przelot samolotów turystycznych w czasie IV. K. K. S. T. i poszczególne pokazy lotniczo-gazowe.

O. P. L. G.

W dziedzinie prac rzeczowych na pierwsze miejsce wysuwają się prace z zakresu obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej.

Dążąc do realizacji nowopodjętych przez Ligę prac przy organizacji służby obs.-meld., zorganizowano instruktorski kurs O. P. L., który miał na celu dostarczenie komitetom powiat. odpowiedniej ilości fachowców do prac w terenie. W roku bież. zorganizowano drugi kurs instruktorski o. p. l. i po skończeniu takowego zaangażowano płatnych instruktorów o. p. l. dla każdego powiatu.

Realizując program obrony przeciwgazowej, przeprowadzono cały szereg kursów różnych kategoryj, w wyniku których komitet posiada instruktorów I kat. 38, instruktorów II kat. 97 i instruktorów III kat. 124.

LOTNICTWO.

W dziale lotniczym komitet w dalszym ciągu na uprzednich warunkach dzierżawił lotnisko na Porubanku, na którem zakończono prace związane z budową zbiornika benzynowego oraz przeprowadzano drobne prace konserwacyjne.

W pierwszym kwartale 1931 r. finansowano prace Wileńskiej Stacji Aerologicznej, założonej przez L. O. P. P. Następnie stacja przekazaną została Państwowemu Instytutowi Meteorologicznemu i Uniwer. Stefana Batorego w Wilnie, który prowadzi ją przy finansowej i materjałowej pomocy P. I. M.'u przy swoim Zakładzie Meteorologji. W związku z tem, że P. I. M. z powodu redukcyj budżetowych nie mógł w 100 procentach wywiązać się z przyjętych zobowiązań, komitet widział się zmuszonym w dalszym ciągu udzielić parokrotnie drobnych zapomóg stacji, aby nie dopuścić do upadku i likwidacji tej placówki. Inwentarz stacji, ogólnej wartości przeszło 13.000 zł. przekazany został na własność Uniwers. Stefana Batorego w Wilnie, za co Zarząd Komitetu otrzymał z Rektoratu Uniwersytetu gorące podziękowanie.

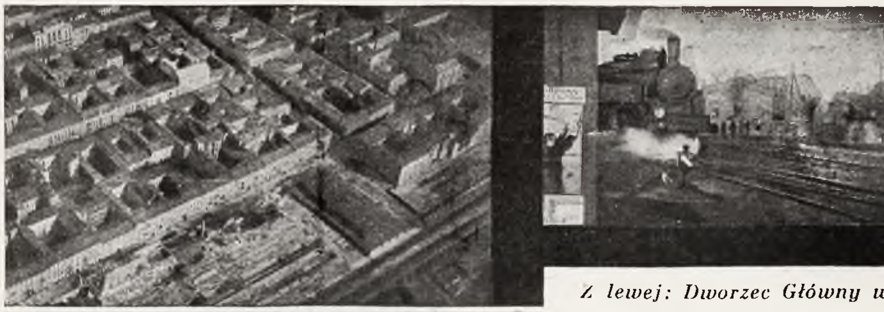
SPORT LOTNICZY.

Pragnąc w miarę możności przyczynić się do rozwoju sportu lotniczego, zarząd komitetu finansowo popierał prace Aeroklubu Wileńskiego, związane z poszukiwaniem terenów szybowcowych. Dzięki uzyskanej od L. O. P. P. zapomodze, wybrany został w okolicach Wilna, w rejonie gór Ponarskich odpowiedni teren, na którym uskuteczniono już szereg lotów szybowych, uzyskując kategorje A i B.

DALSZE PRACE.

Tak w ogólnych zarysach przedstawia się działalność Komitetu Woj. Wileńskiego L. O. P. P. Bezsprzecznie, gdyby nie nader ciężkie i trudne warunki, w jakich komitet w ostatnich czasach pracował, osiągnęłaby ona znacznie szerszy zakres, w każdym bądź razie zrobiono wiele.

Dzięki też systematycznej propagandzie ugruntowano coraz szerzej przekonanie o racjonalności prac Ligi, ich potrzebie i konieczności popierania tej instytucji, tak, że Zarząd Komitetu nie wątpi, że z chwilą, gdy poprawią się ogólne warunki ekonomiczne, organizacyjny rozwój Ligi ogromnie się rozwinie, umożliwiając w ten sposób wykonanie wszystkich programowych prac.



KOMITET WARSZ. DYR. KOLEJOWEJ

Z lewej: Dworzec Główny w Warszawie

W Nr. 9/48 „Lotu Polskiego" z roku 1927, wydanym na „IV Tydzień Lotniczy", Dyr. Kom. Kolejowy zobrazował swoją działalność za okres czasu od połowy 1924 r., kiedy wysiłki poszczególnych grup pracowników kolejowych Dyrekcji nie były jeszcze skoordynowane, do chwili zorganizowania komitetu, względnie uzyskania uprawnień komitetu wojew., co nastąpiło na skutek uchwały Ogólnego Zgromadzenia L. O. P. P. z dn. 28 listopada 1926 r.

Obecnie komitet podaje streszczenie działalności i osiągniętych wyników w okresie swej egzystencji w charakterze komitetu wojew., t. j. od r. 1927 do r. 1932.

Tak więc w r. 1927 komitet, chcąc wywiązać się z przyjętych uprzednio zobowiązań, pomimo formalnego uniezależnienia się od Komit. Stołeczn., zebrane fundusze przelewał do tegoż komitetu, wobec czego poza zjednywaniem członków i zabiegami o uzyskanie jak największych wpływów, oraz rozwinięciem propagandy, innej działalności nie rozpoczynał.

Ogólne wpływy komitetu od 1924 do 1927 roku włącznie w wysokości 534.416 zł. 80 gr., wpłacone do komitetu stołecznego, prawie w całości zostały przeznaczone na budowę Instytutu Aerodynamicznego.

Od roku 1928 komitet rozpoczął pracę samodzielną i od tego czasu rozwój organizacji posunął się szybkiemi krokami naprzód. Odrazu w r. 1928 przybyło 6262 nowych członków, a ilość ogólna zapisanych członków wyniosła 24.027. Wobec ukończenia budowy Instytutu Aerodynamicznego i potrzeby dokonania inwestycyj, komitet wpłacił na ten cel 43.800 zł. Komitet subsydjował również budowę Szkoły Pilotów pod Radomiem sumą 5000 zł., oraz przelał 2000 zł. do komitetu budowy pomnika ku czci poległych lotników. Komitet w r. 1928 rozpoczął też naukę modelarstwa lotniczego w szkołach kolejowych.

W r. 1929 komitet osiągnął kulminacyjny punkt swego rozwoju, powiększając ilostan o 10.623 nowych członków do ogólnej ilości 34.650, a wpływy ze163.750 zł. 93 gr., jakie były uzyskane w r. 1928, do 303.318 zł. 43 gr. W roku 1929 komitet przystąpił do budowy normalnotorowego wagonu obrony przeciwgazowej, zaopatrzonego w sprzęt przeciwgazowy według najnowszych wymagań, na co wydał 69.711 zł. 84 gr., wpłacił Instytutowi Aerodynamicznemu na inwestycje 40.000 zł., sprzedał biletów loteryjnych na rzecz budowy Szkoły Pilotów pod Radomiem na sumę 15.001 zł., wydał na szkolenie pracowników kolejowych z obrony przeciwgazowej 4925 zł.. 83 gr.

Rok 1930 przyniósł zmniejszenie się ilostanu członków o 2.074, t. j. do 32.576 członków na skutek zmniejszenie się ilostanu pracowników Dyrekcji, a wpływy osiągnięto w wysokości 246.584 zł. 26 gr., t. j. mniej jak w roku 1929 o 56.679 zł. 17 gr. z powodu ograniczenia zakresu działania komitetu w czasie „Tygodnia Ligi", podczas którego nie odbyła się ani sprzedaż mareczek przez kasy kolejowe, ani też kwesta na terenie kolejowym, wobec braku na to pozwolenia Min. Komunikacji. Ubytek wpływów pieniężnych w roku 1930 tłumaczy się również tem, że w r. 1929 wpłynęło wpisowe od kilkunastu tysięcy nowych członków (za rok 1928 i 1929), oraz w dochodach figurowały inkasowane należności za sprzedawane bilety loteryjne na rzecz budowy Szkoły Pilotów pod Radomiem. W r. 1929 komitet wpłacił na inwestycje Instytutu Aerodynamicznego 40.000 zł., na budowę warsztatów sekcji lotniczej koła mechaników studentów Politechniki Warszawskiej 15.000 zł., na wykończenie i zaopatrzenie normalnotorowego wagonu o. p. g. 38.998 zł. 19 gr.

WAGON O. P. G.

Wagon o. p. g. został przekazany Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie w dniu 12 kwietnia 1930 r., a od 25 maja do końca tegoż roku znajdował się jako eksponat na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu. Wagon ten zwrócił specjalną uwagę i wywarł bardzo dodatnie wrażenie na delegacie Międzyn. Czerwonego Krzyża dr. Cromerze, który oglądał go podczas oficjalnej wizyty, złożonej L. O. P. P. w lutym 1930 r.

O. P. G.

Komitet w r. 1930 zorganizował inspektorat o.p.g. którego zadaniem jest głównie szkolenie z zakresu obrony przeciwgazowej rodzin pracowników kolejowych i młodzieży szkolnej — jako ludności cywilnej na terenie kolejowym, oraz subsydjował budowę schronów ćwiczebnych w większych ośrodkach kolejowych. Na cele związane z prowadzeniem inspektoratu o. p. g. w r. 1930 komitet wydał 13.973 zł. 97 gr.

MODELARSTWO.

Komitet, prowadząc w roku 1928 w dalszym ciągu naukę modelarstwa lotniczego w szkole technicznej kolejowej na st. Warszawa-Praga (Nowe Bródno), zorganizował konkurs eliminacyjny modeli latających, oraz udział wyróżnionych kandydatów w Ogólnokrajowym Konkursie Modeli Latających.

SUBSYDJA.

Rok 1931 pomimo niesprzyjających warunków, wynikających ze zmniejszenia się ilostanu pracowników Dyrekcji, ze znacznego zredukowania uposażeń i ogólnego kryzysu gospodarczego spowodował względnie mały ubytek członków, bo 2172, wobec czego ilostan ogólny w r. 1931 wynosił 30.414. Różnica we wpływach jest również stosunkowo mała, gdyż zamiast 246.584 zł. 26 gr. uzyskanych w roku 1930 wynosi 240.768 zł. 62 gr., czyli mniej zaledwie o 5.815 zł. 64 gr. W r. 1931 komitet, jak zwykle, wpłacił Instytutowi Aerodynamicznemu na inwestycje subsydjum, które wynosiło 15.000 zł. Subsydja komitetu stanowią jedynie źródło zapewniające Instytutowi stały rozwój.

Na budowę warsztatów sekcji lotniczej koła mechan. studentów Politechniki Warszawskiej wpłacono 10.000 zł., Aeroklubowi Warszawskiemu, z którym nawiązano porozumienie w sprawie współpracy z komitetem, wpłacono subsydjum w wysokości 9.900 zł. Na wydatki związane z organizacją Konkursu Samolotów Turystycznych przekazano Zarządowi Głównemu 5000 zł., na wyszkolenie z dziedziny lotnictwa wydano 758 zł. 21 gr. Z dziedziny obrony przeciwgazowej w r. 1931 wydatkowano na utrzymanie inspektoratu o. p. g., szkolenie rodzin pracowników kolejowych i młodzieży szkolnej w szkole b. kolejowych, jak również szkolenie samych pracowników kolejowych i urządzenie wzorowych pomieszczeń uszczelnionych 14.642 zł. 65 gr., na zakończenie zaopatrzenia wagonu normalnotorowego o. p g. 5.325 zł., na rozpoczęcie budowy wąskotorowego wagonu obrony przeciwgazowej 6000 zł., oraz na budowę Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwlotniczej 10.000 zł. W roku 1931 również zorganizowano eliminacyjny konkurs modeli latających dla młodzieży szkolnej.

ZAKUP SAMOLOTÓW.

W r. 1932 komitet zamówił dwa samoloty sportowo-turystyczne RWD 5 w warsztatach sekcji lotniczej koła mechaników studentów Politechniki Warszawskiej, subsydjował budowę lotniska w Płocku, subsydjował Aeroklub Warszawski, prowadzi budowę wąskotorowego wagonu obrony przeciwgazowej.

Powyższe streszczenie działalności komitetu kolejowego za okres od chwili uzyskania uprawnień komitetu wojew. do nem zestawieniem, stwierdza, że Dyr. Komitet Kolejowy L. O. P. P. kroczy drogą pomyślnego rozwoju.

ZESTAWIENIE CYFROWE.

Z zestawienia cyfrowego z pozostałemi komitetami za 1928, 1929 i 1930 rok wynika:

1) że komitet pod względem liczby członków w stosunku do pozostałych komitetów wojew. zajmował w roku 1928 5-te miejsce, w roku 1929 również 5-te, w roku 1930 7-me. Tu należy nadmienić, że na terenie Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej niewielu tylko pracowników nie jest członkami L. O. P. P.

2) że ilostan członków komitetu w porównaniu z ostatniemi danemi, dotyczącemi innych komitetów kolejowych za rok 1931 przedstawia się w sposób następujący:

komitet kolejowy w	Warszawie	30414
„	Krakowie	18000
„	Katowicach	15565
„	Wilnie	11419
„	Radomiu	9800
„	Lwowie	9543
„	Gdańsku	6490
„	Stanisławowie	4037

3) że komitet pod względem wysokości ogólnych wpływów w stosunku do pozostałych komitetów wojewódzkich zajmował w roku 1928 — 5-te miejsce, w roku 1929 — 6-te miejsce, w roku 1930 — 4-te miejsce.

4) że komitet pod względem uzyskanych wpływów ze składek i wpisowego w stosunku do pozostałych komitetów wojewódzkich zajmował w roku 1928 — 5-te miejsce, w roku 1929 — 1-sze miejsce, w roku 1930 — 2-gie miejsce.

5) że komitet pod względem wysokości czystego zysku z „Tygodni L. O. P. P." zajmował w roku 1928 — 6-te miejsce, w roku 1929 — 7-me miejsce, w roku 1930 z powodu braku zezwolenia na sprzedaż mareczek przez kasy kolejowe i kwestę na terenie kolejowym — 18-te miejsce.

6) że komitet pod względem wysokości sum przelewanych na rachunek Zarządu Głównego, na których Zarząd Główny opiera swój budżet, zajmował w roku 1928 1-sze miejsce, w roku 1929 — 2-gie miejsce, w roku 1930 również 2-gie miejsce.

Danych do porównań za rok 1931 komitet nie może podać, ponieważ dotychczas nie ukazało się jeszcze ogólne sprawozdanie L. O. P. P. za rok 1931.

KOŁA KOLEJOWE I SZKOLNE.

Dyrekcyjny Komitet Kolejowy posiada obecnie 62 koła kolejowe i 16 kół szkolnych, zorganizowanych w szkołach b. kolejowych na terenie lub w budynkach kolejowych. Zarząd komitetu i zarządy kół kolejowych pracują zgodnie, nie napotykając w tej współpracy żadnych poważniejszych trudności. Rozwojowi organizacji dużo sprzyja przychylne ustosunkowanie się administracji kolejowej. Pracownicy kolejowi należą do L. O. P. P. dobrowolnie bez żadnego przymusu i ilość niezapisanych, jak wskazano wyżej, jest bardzo mała. Ośmioletnia współpraca oparta na zaufaniu do władz L. O. P. P., oraz należytem zrozumieniu przez ogół pracowników kolejowych konieczności udziału społeczeństwa w obronie Państwa, oraz zagwarantowana statutem L. O. P. P. ciągłość pracy zarządu, pozwoliły na konsekwentne doprowadzenie komitetu do uzyskania uprawnień komitetu wojewódzkiego, pomyślnego przetrwania kryzysów, przez jakie przechodziła L. O. P. P. i osiągnięcia przez komitet pod względem liczebności członków i wysokości wpływów jednego z czołowych miejsc z pośród 20-tu komitetów wojewódzkich L. O. P. P.

Ogólna suma wpływów, uzyskana przez komitet w przeciągu 1924—1931 r. wynosi 1.488.784 zł. 04 gr.



ZARZĄD.

Prezes Józef Przybyszewski, nacz. wydz. samorz. Woj. Warsz.; wiceprezesi: Stanisław Lis-Błoński, kpt.; Franciszek Wiedeń, płk. d-ca 1 p. lotn.,; skarbnik Michał Terlecki, nacz. wydz. wojsk. Woj. Warsz.; sekretarz, vacat; członkowie: Bronisław Sypniewski, mjr., Włodzimierz Szaniawski, inż., Edward Tomkiewicz, prezes okręg. Izby Skarb., Wanda Twardowa, wojewodzina, Mikołaj Godlewski, starosta, prezes komitetu pow. w Płocku, Tadeusz Szarewski, prezes komitetu pow. w Warszawie, dr. Franciszek Szeliga, dyr. banku, prezes komitetu powiat. w Włocławku.

Komitet Wojewódzki obejmuje działalnością swoją 23 komitety powiatowe i 1 miejski na prawach powiatowego. W dniu 31 grudnia 1931 r. było na terenie Województwa Warszawskiego — 675 szkół w czem 341 — miejscowych i 334 — szkolne. Członków rzeczywistych było 15.237, popierających — 18.530, dożywotnich — 19. Razem więc 33.786 członków L. O. P. P.

Rok 1931 mimo trudnych warunków ekonomicznych pozwolił komitetowi wojewódzkiemu rozszerzyć organizację w terenie przez zwiększenie ilość kół miej scowych i szkolnych oraz członków L. O P. P.

BUDOWA LOTNISKA

Z ważniejszych prac programowych przeprowadzonych w roku 1931 wymienić należy: budowę lotniska w Płocku, na co wydano 14.605 zł.; lotnisko ma być w roku bieżącym częściowo zdatne do użytku.

Prace programowe w dziedzinie o. p. g. zapoczątkowano w końcu 1931 r., utworzeniem inspektoratu o. p. l. oraz organizacją sieci posterunków obs.-meld. W dziale obrony przeciwgazowej w dalszym ciągu szkolono społeczeństwo na kursach kategoryjnych i informacyjnych. W wyniku przeprowadzonych kursów ilość instruktorów II kl. o. p. g. powiększyła się o 152, III kl. o. p. g. — o 98. Na kursach informacyjnych wyszkolono ponadto kilkaset osób.

PROPAGANDA.

Propagandę L. O. P. P. prowadził komitet przy pomocy wydawnictw, broszur, odczytów propagandowych, przezroczy i filmów, oraz przy pomocy własnej czołówki samochodowej, która czynna była w pierwszym półroczu 1931 r. objeżdżając kilkadziesiąt miejscowości, które ze względu na utrudnione warunki komunikacyjne (brak kolei) pozbawione były innych form propagandy.

Zapisy na członków L.O.P.P. przyjmują wszystkie Komitety Wojewódzkie, Powiatowe i Koła L.O.P.P.

Każdy posterunek Policji wskaże ci najbliższy adres

Z KOMITETÓW WOJEWÓDZKICH







U góry na lewo: Kurs instruktorów o. p. l. g. Woj. Kom. Śląskiego. Kurs o. p. g. w Obornikach. W środku: Kurs o. p. l. g., urządzony przez Dyrekcję Kolejową w Katowicach dla lekarzy.

Kurs instruktorów o. p. l. g. II kl. w Grudziądzu.







Kurs o. p. l. g., urządzony przez Komitet Wojew. w Toruniu.

MIECZYSŁAW ST. KRUK

ODŁOŻYĆ KARTY i ZGASIĆ OFICYNKĘ



Lotnisko oświetlone było do nocnych lotów, piękna pogoda odsłoniła granatowe niebo, mrugające miljonami czarownych iskier. Podoficer startowy niecierpliwie chodził około chorągiewki w oczekiwaniu na rolujące do startu samoloty. Próba nocnego nalotu na sąsiednie prowincjonalne miasto zapowiada się wspaniale. Próba sprawności lotników i mieszkańców. Ostatni startuje chorąży Burlej na Breguecie z młodym podporucznikiem obserwatorem.

Maszyna pochybotawszy sobie zwinnie, poszła w ręku wytrawnego pilota w powietrze z szumem, jak spłoszony ptak. Niebawem światełka ostatnich przedmieść pozostały hen daleko w tyle, błyskając od czasu do czasu na krawędzi sterów tylnych płatowca. Najdalej za pół godziny powinny zarysować się na dole kontury zabudowań fabrycznych Radomia, gdzie przygotowany był dzisiaj alarm obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej. Miasto zatem nie może być łatwo dostrzegalne i należy go dobrze wypatrywać, zanim ogniste i bezczelne języki reflektorów nie uchwycą płatowca w krzyżowy ogień blasków.

Istotnie wkrótce na horyzoncie w dole zgasła raptownie łuna miejskich świateł — znak posłyszenia zbliżającego się samolotu — Radom — Burlej zredukował gaz — przyczem dosłyszeli lotnicy z dołu alarmowe urywane jęki syren fabrycznych i przeciągłe świsty lokomotyw. Opadając lotem ślizgowym znaleźli się nisko nad miastem. Zahuczał silnik, Burlej podciągnął stery i położył maszynę w spokojnym wirażu, wypatrując równocześnie przez burtę zakończenia ciemnego rzędu budynków ulicy Żeromskiego. Tam w dole biło dlań serce, mające być sprawdzianem tęsknych snów, stamtąd promieniowało czyste uczucie „Jasnej Babuni" na smutne życie samotnika. Przez warkot silnika wciskał się im chwilami z dołu monotonny trzask karabinów maszynowych i głuchy łomot dział. To garnizon pułkownika Kawińskiego ćwiczył się w odpieraniu ataku podniebnego napastnika. Przez sekundę wysrebrzył płaszczyzny samolotu oślepiający język reflektora.

Burlej był w swoim żywiole. Wizja przebytej wojny stanęła jak żywa w myśli lotnika. Fantastycznie stwarzał sobie dookoła samolotu obłoczki pękających szrapneli i atakował miasto z właściwą sobie znajomością śmiertelnej roboty, starając się wywinąć ścigającym go uporczywie reflektorom. Pod nim dudniło miasto, nad nim krzyżowały się światła gończe... Znajdował się nad ostatniemi kamienicami ulicy Żeromskiego, pocisnął stery i spojrzał w dół. Pogaszone światła od frontu okien drugiego piętra, na balkonie niewyraźnie poruszały się postacie ludzkie. Pochylił maszynę do wirażu i starał się wzrokiem przeniknąć ciemności, zdawało mu się chwilami — że widzi jasną *łepetynę* umiłowanej dziewczyny. Drażniły go światła oficyn — nawet u niej jadalnia oświetlona. Pewnie z dziaduniem *„w stukułkę"* się zgrywa. A to mieszczuchy przebrzydłe myślał lotnik. Był nawet zły i nie zwracał uwagi na znaki jakieś dawane mu przez obserwatora. No, niechby już to jedno światło u niej błyszczało — wybaczyłby jej — dużoby jej wybaczył.... te kaprysy, dąsania i grymasy, no, jednem słowem wszystko więc i ten brak poczucia współpracy z lotnikiem w noc próbnego alarmu, ale co sobie myślą ci wszyscy pozostali. Istna iluminacja oficyn miasta. Ulice główne, po których czuwają nad przestrzeganiem przepisów alarmowych władze i członkowie L. O. P. P. przedstawiają się jak ciemne linje upstrzone po obu stronach światełkami oficyn. Burlej krzyczałby chętnie za burtę samolotu.

— Pogasić wszystko! Nawet papierosy zgasić, bo dzisiaj wszyscy składamy *egzamin sprawności* — lotnik nie może dojrzeć ani śladu istnienia życia na dole, musi mylić się w swych obserwacjach i mylnie kierować pociski — miasto powinno mieć wygląd wymarłego pustkowia — ***każde światełko to cel dla gazowego pocisku!***

Zły był Burlej — postanowił napisać o niezmiernem znaczeniu wspólnej praktyki obronnej ludności z lotnikiem, szczególnie w nocnych nalotach. Gasi sobie taki cywil światła od frontu, bo mu policjant mógłby mandat karny zapisać, ale przenosi się do oficyn i świeci sobie, że aż hej. Burlej latał na Zachodzie podczas prób nocnych alarmów przeciwlotniczych. Toż tam denerwująco ciemno było w takiem Calais, ruchliwym porcie morskiem — trudno było uwierzyć, że leci się nad takiem centrum ruchu. Wytrawni komunikacyjni piloci, tracili orjentację. Ciemno, psiakrew, jak w sercu rasowego negra. To jest zrozumiana współpraca obronna z lotnikiem. Tam na tych terenach wielkiej wojny, gdzie mieszkańcy po sygnale syren odruchowo gaszą cygara, tam to można odczuć, jak groźnie zrozumiano na dole lekceważenie drogich wysiłków akcji obrony przeciwlotniczej, tam w czasie wielkiej wojny, lekceważenie to drogo okupiono życiem ludności. No a Paryż — ten moloch ludzki obserwowany z tysiąca metrów, jarzący się piekłem świateł, na dany sygnał gaśnie jak cygaro rzucone w wodę — aż miło patrzeć pilotom, gdy widzi, że się z nim współpracuje. To nie żarty, a twarda konieczność — czyż doświadczenie mamy dopiero zdobywać kosztem tysięcy mogił? W imię własnej tężyzny obronnej i bezpieczeństwa, nie w obawie przed mandatem czy protokułem policjanta, winniśmy przestrzegać, ba, ganić i tępić bagatelizowanie kwestji niewiadomego Jutra. Winniśmy wszyscy, wszystkich stanów brać udział w kosztownych lekcjach obrony przeciwlotniczej, *by nie było kiedyś za późno* (bodaj mi raczej bomba język urwała).

Tak zżymał się Burlej i fruwał nad miastem, dopóki mu igła benzynomierza nie poczęła figli płatać. Z prawej strony silnika waliły z pod maski płomyki. Breget drżał sobie poczciwie i poddawał się zaleceniom pilota. Trzeba wiać, bo z siadaniem byłoby tu gorzej — nie znał lotniska niedostatecznie przygotowanego na przyjęcie nocnego płatowca. Spojrzał raz jeszcze w dół — oficynki i przedmieścia paliły sobie swe światełka, pozwalając się orjentować w dyslokacji miasta. Burlej miał zepsuty humor. Widać to było po jego lądowaniu. Zarolował pod hangary, odwinął szal i rozpiął kamizelkę. Wyłażąc z siedzenia spojrzał na młodego podporucznika. Ten był zmarznięty nieco i też jakiś niewyraźny.

— Co pan powie o tym alarmie, panie poruczniku?

— Cokolwiek *„do luftu"* jest na prowincji z poczuciem obrony przeciwlotniczej, szczególnie w nocy. Ludziska nie zdają sobie chyba sprawy jeszcze, że w pół godziny po zerwaniu stosunków dyplomatycznych będą mieli eskadry z gazami nad głową, to też nie chce się niejednej matce kąpiącej dziecko, gasić światła zaraz, albo dziadunio zagrany z wnuczką w karty, nie pozbędzie się tak szybko ulubionej rozrywki, to świecą cywile niecnoty sobie na szkodę a nam na złość. A — niech im tam *Królowa Sulisławska* odpuści. Opowiemy to w Locie Polskim — napiszemy. Zapaliwszy papierosy, lotnicy poszli do swoich mieszkań.

Była już późna noc — Mała Niedźwiedzica zbliżała się ku krańcowi horyzontu.

— *A to dopiero mieszczuchy* — myślał idąc ku domowi Burlej.

— Nie śpieszno im odłożyć karty i zgasić oficynkę...

KRONIKA MIĘDZYNARODOWA

EGIPT

POPISY LOTNICZE W HELIOPOLIS

Dowództwo „Środkowy wschód“ brytyjskich sił powietrznych urządziło w dniu 12 lutego 1932 r. w Heliopolis popisy lotnicze, w których brały udział 208 lądowa eskadra (Heliopolis), eskadry bombardujące Nr. 45 (Helwan), Nr. 47 (Kartum) i Nr. 55 (Hinaidi-Irak), bombardująca i transportowa eskadra Nr. 216 (Heliopolis) oraz szkoła pilotów Nr. 4 (Abu Sueir). Podczas nalotu 55 eskadry bombardującej 3 samoloty Westland Wapiti lądowały przymusowo w pustyni Syryjskiej z powodu burzy śnieżnej; samoloty te udało się odnaleźć.

FRANCJA

LIKWIDACJA MINISTERSTWA LOTNICTWA

Podczas utworzenia nowego rządu francuskiego w dniu 20 lutego przez b. ministra wojny, a obecnego prezesa ministrów i ministra spraw zagranicznych p. Tardieu ministerstwo lotnictwa zostało rozwiązane. Jednocześnie nastąpiło utworzenie Ministerstwa Obrony Narodowej, które obejmuje wszystkie resorty siły zbrojnej lądowej, morskiej i powietrznej; lotnictwo cywilne i handlowe zostało przydzielone do ministerstwa robót publicznych.

WPROWADZENIE NOWEGO STANDARYZOWANEGO SAMOLOTU BOMBARDUJĄCEGO

Siły powietrzne Francji mają wprowadzić samoloty bombardujące Zakładów Loire et Olivier dwupłat Le O-208 (4 silniki a 300 KM Gnome et Rhone „Titon k-7“) jako typ standaryzowany, narazie przewiduje się, wyposażenie tym typem samolotu 4 grupy.

Samolot Le O-208 wyposażony w 5 KM może zabrać 1 tonnę bomb i przy takiem obciążeniu zasięg jego wynosi 1000 klm, największa szybkość 212,5 klm/godz.

ŚRODKI OBRONY POWIETRZNEJ PARYŻA

Dnia 10 lutego 1932 r. odbyła się w prefekturze policji w Paryżu konferencja nad zorganizowaniem biernej obrony Paryża, na której byli obecni prefekt policji Chiappe i generalny inspektor o. p. Francji, marszałek Petain. Przy tej sposobności uchwalono utworzenie stanowiska generalnego dyrektora nadzwyczajnej służby obrony paryskiego okręgu oraz wyłoniono następujące komisje i podkomisje dla przygotowania i przeprowadzenia wymaganych środków biernej o. p.

a) komisja przygotowawcza z 11 podkomisjami dla opracowania następujących poszczególnych dziedzin:

1) okopy i pomieszczenia ochronne,
2) służba alarmowa i informacyjna,
3) ociemnianie,
4) środki ochrony zakładów przemysłowych,
5) zaopatrzenie w wodę, gaz i elektryczność,
6) środki komunikacyjne,
7) służba przeciwpożarowa,
8) zmobilizowanie policji,
9) ratownictwo,
10) obrona przeciwgazowa,
11) odgazowanie;

b) komisja dla przeprowadzenia opracowanych przez Komisję przygotowawczą środków zaradczych z 11 podkomisjami, odpowiadającemi podkomisjom komisji przygotowawczej;

c) komisja obrony.

WYCZYNY FRANCUSKICH TOWARZYSTW LOTNICZYCH W 1931 R.

Tow lotnicze Air Union, Lignes Farman, Cidna, Aeropostale i Air Orient przetransportowali w 1931 r. 2.530.725 kg. towaru, 186.851 kg. poczty (w tem 19 miljonów listów) oraz 47.011 pasażerów i przelecieli 10.535.115 klm.

Stopień powiększenia się bezpieczeństwa w francuskiej komunikacji przedstawia poniższa tabelka porównawcza:

w r. 1928 przypadał 1 ciężki wypadek na — 317.000 klm., w r. 1929 — 555.000 klm., w r. 1930 — 919.000 klm., w roku 1931 — 2.000.000 klm.

* * *

Otwarcie komunikacji powietrznej na szlaku Paryż — Lion — Cannes nastąpiło dnia 20 lutego 1932 r. przez Tow. Lot. Air Union.

HISZPANJA

PONOWNA ORGANIZACJA SIŁ LOTNICZYCH

Rząd republikański zarządził rozwiązanie poprzednich królewskich sił powietrznych lądowych i morskich i zamierza utworzyć korpus lotniczy w formie samodzielnej broni, podległej ministerstwu wojny. Według posiadanych informacji nowy hiszpański korpus lotniczy ma być zorganizowany w następujący sposób:

1) samodzielne jednostki lotnicze bojowe:
1 pułk myśliwski,
1 pułk bomb. dzienny,
1 pułk bomb. nocny;

2) związki lotnicze przydzielone do poszczególnych korpusów armji:
1 mieszany pułk lotniczy,
2 grupy wywiadowcze,
1 grupa bomb. dzienna,
1 pułk myśliw. po 3 grupy myśliwskie.

STANY ZJEDN. AM. PÓŁN.

Preliminarz budżetowy lotnictwa wojskowego 1932/33 (1.VII.1932 r. do 30.VI 19 r.) dla St. Zjedn. Am. Półn. przewiduje: dla lądowych wojsk lotniczych Army Air Corps) okrągło 25,5 milj. dol. co stanowi około 6 milj. dol. mniej jak w roku bieżącym pomimo, że pięcioletni program już jest opóźniony prawie o rok.

Dla lotnictwa morskiego (Navy Air Service) okrągło 26,7 milj. dol. wobec 31,1 milj. dol. uchwalonych na bieżący rok rachunkowy. Pięcioletni plan („program 1000 samolotów“) dla lotnictwa morskiego został zrealizowany i wymagał o 23,3 milj. dol. mniej jak przewidywano.

WIELKA BRYTANJA

UREGULOWANIE PRZEBIEGU KARJERY OFICERÓW PRZY SKRÓCONEJ SŁUŻBIE

Począwszy od dnia 1 kwietnia 1932 r. młodzi ludzie w wieku od 18 do 22 lat mogą zgłaszać się do 6-letniej służby jako oficerowie do sił powietrznych (dotychczas t. zw. „skrócona służba“ obejmowała okres 5 lat).

Stopień „Pilot Officer“ będzie w przyszłości drugim zkolei stopniem oficerskim i awans na „Pilot Officer“ następuje po 12-miesięcznym okresie próbnym w randze „Acting Pilot Officer“.

Po ukończeniu „skróconej służby“ 6-cio letniej może nastąpić przejście na „służbę średnią“ na przeciąg dalszych pięciu lat W razie zdatności możliwe jest stałe angażowanie. W przeciwnym razie po ukończeniu 6-letniej „skróconej służby“ przewiduje się przeniesienie do rezerwy na przeciąg 4-ch lat.

Z. S. R. R.

ETAT LOTNICTWA W 1932 R.

Według wiadomych w Niemczach danych, budżet lotnictwa Z. S. R. R. za 1932 r. obejmuje 193.838.642 Mk. (ca 400 milj. zł.) i rozkłada się na następujące pozycje:

Zakup mat. i prod. mat.	92.657.000 Mk.
Badania i szkoły	37.642.000 „
Personalne	20.000.000 „
Poparcia dla pracy fachowej	2.160.000 „
Obrona Leningradu	5.560.000 „
Organizacja naziemna	
Różne (ogólne)	15.463.642 „
Rozbudowa lotnisk:	
Moskwa	5.140.000 „
Leningrad	1.380.000 „
Priwołga	278.000 „
Kaukaz	3.340.000 „
Syberja	8.740.000 „
Azja Środkowa	1.478.000 „
	193.838.642 Mk.

Miss AMY JOHSON i Mr. MOLLISON ZARĘCZENI

Według wiadomości angielskich pism nieustraszona lotniczka angielska Amy Johnson, nasza dobra znajoma z wypadku, jaki jej się zdarzył w Polsce z okazji niedawnego lotu do Japonji, zaręczyła się 10 maja b. r. z słynnym lotnikiem australijskim J. M. Mollisonem, o którego rekordowych lotach Australja — Anglja, Anglja — Kapsztat donosiliśmy w swoim czasie. Ślub tej znanej w całym świecie pary ma odbyć się wkrótce.

Mr. Mollison miał ostatnio zamiar lecieć z kapitanem V. P. Saul'em z Irlandji przez Atlantyk do Nowego Jorku. Obecnie nie wiadomo, czy nie zmieni swojego planu, a według krążących pogłosek, Miss Johnson będzie mu towarzyszyć w tem lub podobnem przedsięwzięciu.

KONFERENCJA PRASOWA W ZARZĄDZIE CENTRALNYM L. O. P. P.



Dnia 23 maja r. b. w lokalu Zarządu Gł. L. O. P. P. z racji „IX Tygodnia L. O. P. P." odbyła się konferencja prasowa, celem omówienia całokształtu akcji propagandowej w czasopismach. — Do zebranych przedstawicieli prasy stołecznej przemówił prezes Zarządu Gł. dr. Z. Martynowicz, przedstawiając dotychczasowy plon i dalsze zamierzenia Ligi i w zakończeniu prosząc o dalsze propagowanie celów Ligi w całej prasie.

BROŃ CHEMICZNA Z PERSPEKTYWY DZIEJÓW

Wbrew rozpowszechnionemu ogólnie poglądowi, jakoby broń chemiczna była dopiero wynalazkiem wojny światowej lub też lat bezpośrednio ją poprzedzających— trzeba stwierdzić, że dzieje użycia do walki zbrojnej broni chemicznej są niemal tak dawne, jak sama wojna.

Już w zaraniu swego istnienia, ludzkość gdy ledwie potrafiła sporządzać najprymitywniejsze ostrza, jak naprzykład zwykłą strzałę do łuku i gdy tylko miała możność odpowiedniego spreparowania trucizny, wpada na myśl zatrucia strzały, by najlżejsze zadraśnięcie przeciwnika uczynić śmiertelnem. Należy zwrócić uwagę, że przedewszystkiem ludy półkuli południowej, której zarówno fauna, jak i flora obfituje w wielką ilość trujących roślin, owadów i gadów — zajęły tu pierwsze miejsce w przemyślnem sporządzaniu broni chemicznej z jadu roślin i zwierząt. Przedewszystkiem więc Indjanie z nad morze Karybskiego, całej środkowej i części południowej Ameryki, następnie ludy archipelagu Malajskiego (Borneo, Jawa, Sumatra, Celebes), ludy archipelagu Polinezji i Melanezji (wyspy Fidżi) i wreszcie ludy całej środkowej Afryki — posługiwały się od najdawniejszych czasów aż po czasy najnowsze bronią zatrutą.

Jednak już wówczas starodawne prawo międzynarodowe zakazywało walki chemicznej, jako niegodnej walki. Tak naprzykład pierwszy aryjski kodeks powszechny, hinduskie prawo zawarte w II i III księdze Manu (około 2200 lat przed Chr.), jakoteż całość Wedd hinduskich wyraźnie i stanowczo wypowiadają się przeciw użyciu trucizn na wojnie, jako środka walki, godnego tylko barbarzyńców.

Później w czasach już historycznych, gdy ludzkość zdobyła pewną technikę walki zbiorowej, gdy nauczyła się chronić do warownych obozów, o tyle umocnionych, że ich ówczesny oręż skruszyć nie potrafił, musiała się nauczyć, jak brać te obozy podstępem.

I oto ciekawą kartę posiada historja wojny peloponeskiej. Gdy Spartańczycy, pragnąc zdobyć Plateje i Delion, niedostępne twierdze potężnych Ateńczyków, po dłuższym czasie bezskutecznego oblężenia, wyczekali dogodnego wiatru, wiejącego w stronę obozów oblężonych, by spalić pod murami nasycone smołą i siarką żagwie. Moment ten opisuje historyk grecki, Tucydydes (V wiek przed Chr.) mówiąc o zdobyciu Delionu: „Gdy zatem obrońcy oblęganych miast nie mogli wytrzymać żaru i gryzącego dymu płonących żagwi, rzucili się gromadnie do ucieczki, a obóz został z łatwością zdobyty..."

Literatura starożytna posiada wiele jeszcze innych opisów stosowania dymów gryzących do pokonywania przeciwnika, trucizn do masowego zatruwania ich pokarmów i wody. Rzymianie w czasie trzeciej wojny punickiej spotkali się ze strony oblężonej, a bohatersko broniącej się Kartaginy, z użyciem broni chemicznej. Mianowicie w czasie szturmów rzymskich kartagińczycy zrzucali na głowy legjonistów rzymskich kule z cienkiego szkła fenickiego, z których, po ich rozbiciu się, wydzielał się gryzący płyn, zalewający oczy szturmującym żołnierzom. Po zwycięskiem zakończeniu trzeciej wojny punickiej i zburzeniu Kartaginy rzymscy prawnicy jak Katon młodszy i Cycero, zajmowali się żywo zagadnieniem czy międzynarodowe prawo wojny i pokoju (ius gentium de bello atque pace) zezwala na użycie broni chemicznej.

W wiekach średnich, w miarę rozwoju pojęć etycznych, użyciu środków trujących i duszących usilnie przeciwstawiało się rycerstwo, uważając, iż „wszelkie trucizny i dymy mogą być stosowane jedynie przeciw poganom, nie zaś przeciw rycerstwu chrześcijańskiemu". Tradycje rycerskie ludów germańskich, jakoteż Arabów maurytańskich miały olbrzymi wpływ na etykę wojenną i stanowiły silną przeszkodę przy wszelkich próbach zastosowania broni zatrutej, do tego stopnia, iż wprowadzenie w początkach XV wieku artylerji do wojen spotkało się z całą falą protestów, jako broń niemoralna, gdyż zabijająca przeciwnika bez starcia się z nim wręcz.

W XIII wieku, bardzo często dymnych zasłon, jakoteż spalania różnych duszących substancyj używali pod murami oblęganych przez się twierdz Tatarzy. Tak naprzykład podaje kronikarz, że przy oblężeniu twierdzy Lignicy (obecnie na Górnym Śląsku niemieckim) Tatarzy w nocy zaraz po szturmie, korzystając ze sprzyjającego wiatru, spalili pod murami twierdzy wielkie masy siarki, skutkiem czego wojska polskie zmuszone były do oddania twierdzy.

Mimo negatywnego ustosunkowania się zarówno rycerstwa jak i prawników średniowiecznych do kwestji stosowania broni chemicznej, sprawa tego rodzaju walki nie przestawała podniecać umysłów przedstawicieli najbardziej kulturalnych narodów.

W literaturze bowiem średniowiecznej niejednokrotnie znajdujemy szczegółowe opisy coraz to nowych pomysłów, które zostały częściowo urzeczywistnione dopiero w czasie ubiegłej wojny europejskiej. W dziele „Księga pirotechniczna“ („Volumen pyrotechnicum“) przechowywanej w Arsenale miasta Berlina, zbudowanym jeszcze w roku 1457, znajdujemy opis granatu ręcznego, wydzielającego gazy duszące i opary cuchnące, zaś alchemik niemiecki Brechtel, w r. 1591 podaje dokładny opis działowego pocisku gazowego, podczas gdy genjalny Leonardo da Vinci rozwija szerokie plany stosowania gazów duszących, środków usypiających i podobnych broni z dziedziny chemji.

W wiekach średnich, zwłaszcza w epoce odrodzenia w okresie rozwoju kultury i upadku zasad moralnych w sferach wyzszych, trucizna znajduje tak szerokie zastosowanie, jako środek walki, że nie gardzili nim dla podstępnego rozstrzygania sporów natury politycznej i rodzimej nawet najwyżsi dostojnicy państwowi, zwłaszcza śród dożów weneckich zatargi osobiste często w ten sposób były rozstrzygane. Pod tym względem wielkie rody historyczne Medyceuszów (Katarzyna Medici), jakoteż Sforzów (królowa Bona Sforza — zarzut otrucia Barbary Radziwiłłówny!) i Borgiów posiadały istne laboratorja chemiczne, w których przygotowywano nader przemyślne trucizny.

Ubogi i prymitywny arsenał średniowiecznych środków walki chemicznej, wzbogacony groźnemi możliwościami wieku XIX, przedstawiał dla ludzkości już duże niebezpieczeństwo; już wtedy ludzkość przejrzała grozę walki chemicznej i chciała ją uniemożliwić drogą traktatu międzynarodowego.

Pierwszym z pośród aktów prawnomiędzynarodowych z tej dziedziny była deklaracja petersburska z dn. 11 grudnia 1868 r., która ustanowiła zakaz używania środków walki, zadających zbędne cierpienia żołnierzowi, rażonemu takim pociskiem. Do pocisków tych zaliczono przedewszystkiem pociski naładowane substancjami wybuchowemi lub zapalającemi i ważące mniej niż 400 gramów, jak również zakazano mocą tej deklaracji używania trucizn do celów wojennych. (Do pocisków ważących powyżej 400 gramów postanowień tej deklaracji zastosować nie można było, gdyż artylerja tylko takich pocisków używa). Tę pierwszą w dziejach umowę międzynarodową, dotyczącą broni chemicznej, podpisały: Związek Północno Niemiecki, Bawarja, Wirtembergja, Austro-Węgry, Anglja, Belgja, Danja, Francja, Grecja, Niderlandy, Włochy, Persja, Portugalja, Rosja, Szwajcarja, Szwecja, Norwegja.

Umowa ta uwarunkowana jest tak zwaną klauzulą powszechnego udziału, skutkiem czego w razie przyłączenia się do wojny państwa nieumownego — zwalnia kontrahentów tej umowy od jej stosowania.

W sześć lat po podpisaniu deklaracji petersburskiej zwołana została Konferencja brukselska (1874), owocem której była deklaracja, poruszająca sprawę odebrania „stronom wojującym“ swobody w obiorze rodzaju broni. Zwłaszcza § 12 tej deklaracji kategorycznie zakazuje używania trucizn i broni zatrutej. Deklaracja ta ma znaczenie tylko historyczno-prawne, jako wzór, z którego czerpali twórcy przyszłej I konferencji Haskiej, gdyż sama deklaracja brukselska jak na owe czasy wydała się zbyt „rewolucyjna“ i z tych względów nie została ratyfikowana przez kontrahentów.

W roku 1899 zebrali się w Hadze przedstawiciele 26 mocarstw (w ich liczbie nie było Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej). Rezultatem prac tej pierwszej w dziejach świata wielkiej konferencji pokojowej było uchwalenie trzech konwencyj, trzech deklaracyj i sześciu życzeń. Druga deklaracja haska, uchwalona dnia 2 lipca 1899 r. stanowi kategoryczny zakaz stosowania pocisków, których jedynym celem jest wydzielanie duszących lub też trujących gazów. Pozatem artykuł 23 konwencji trzeciej stosuje zakaz używania trucin i broni zatrutej oraz używania broni, pocisków i materjałów, powodujących zbędne cierpienia.

W roku 1907 zebrała się w Hadze druga Haska Konferencja Pokojowa przy udziale 45 państw. Konferencja ta nowych istotnych zakazów użycia broni chemicznej nie wypracowała, a w postanowieniach swych wzorowała się przeważnie na odnośnych konwencjach pierwszej Haskiej Konferencji Pokojowej z r. 1899. Samodzielną, nową zasadę prawną wypowiada jedynie druga deklaracja haska z roku 1899, która wydana na czas nieograniczony, zabrania rzucania pocisków, których celem jedynym jest wydzielanie gazów duszących lub trujących. Gazy takie wydzielają też pociski armatnie, lecz nie jest to ich celem wyłącznym. (W wielkiej wojnie z roku 1914—1918 używano substancyj, wytwarzających gazy zabójcze, co jest niezgodne z ideą prawa haskiego i musi być zrównane z używaniem broni zatrutej). (Prof. Cybichowski, Prawo Międzynarodowe i Encyklopedja Prawa Publicznego, tom I i II). Moc tego prawa haskiego ograniczona jest, wyjaśnioną już przez nas „klauzulą powszechnego udziału“, tak, iż w razie przyłączenia się do wojny państwa, które tej umowy międzynarodowej nie podpisało, inne państwa nie są obowiązane do jej przestrzegania.

Zasadniczo więc walkę gazową wolno przygotowywać i organizować tylko na wypadek pogwałcenia tych zasad przez nieprzyjaciela.

Mimo zasad obu konferencyj pokojowych w Hadze — miniona wojna była terenem olbrzymiego eksperymentu z dziedziny broni chemicznej, eksperymentu dodajmy, którego powodzenie zostało okupione życiem tysięcy, tysięcy żołnierzy obu stron walczących. Wobec tego, iż po raz pierwszy w dziejach ludzkości użyto gazów bojowych i to w takich rozmiarach, powstało błędne mniemanie szerokich sfer, że wogóle po raz pierwszy ludzkość użyła w walce środków chemicznych. Jak już wyjaśniliśmy we wstępie—mniemanie to jest błędne. Druga konferencja pokojowa haska z roku 1907 jest ostatnim kongresem międzynarodowym przed wojną, poświęconym wyłącznie sprawie zachowania i ugruntowania pokoju. Narody, ufne w moc umowy haskiej, nie liczyły się już więcej z możliwością stosowania przez kogokolwiek strasznych niespodzianek broni chemicznej i wykreśliły ją ze swoich arsenałów.

Czujność narodów została uśpiona, a gdy w wojnie europejskiej technika walczących stron stanęła na jednakowym poziomie doskonałości, gdy dla skruszenia oporu sprzymierzonych i gdy dla uzyskania przewagi sił niezbędnem się okazało wprowadzenie nowego czynnika, mogącego stanowić o zwycięstwie — nie zawahały się Niemcy rzucić na szalę zmiennych losów wojny całego ciężaru swej wielkiej wiedzy i potęgi przemysłu chemicznego, — by zdeptać międzynarodowe uchwały haskie.

Burza krwawej wojny rozpętała zabronioną przez prawo międzynarodowe broń chemiczną, lecz gdy tylko przebrzmiał huk armatnich strzałów, gdy ludzkość dobrze rozważyła skutki jej użycia, musiał nadejść moment otrzeźwienia i chęci uniemożliwienia na przyszłość podobnie okropnych skutków użycia broni chemicznej. To też w dniu 6 lutego 1922 roku w Waszyngtonie znów została podpisana międzynarodowa umowa, mocą której pięć wielkich mocarstw, Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, Wielka Brytanja, Francja, Włochy i Japonja wzajemnie się zobowiązują do zaniechania broni chemicznej. Jednocześnie mocarstwa odwołują się do sumienia narodów, kierującego przecież ich czynami i zapraszają narody do przyłączenia się do uchwał traktatu waszyngtońskiego.

W kilka miesięcy po ratyfikacji przez wielkie mocarstwa uchwał powyższych, zgłosiły chęć przystąpienia liczne państwa, z pośród których wymienić należy przedewszystkiem Rosję Sowiecką i Rzeszę Niemiecką.

Stwierdzić należy, że państwa dążą do zakazania tak zwanej wojny chemicznej i bakterjologicznej, umożliwiającej masowe tępienie nieprzyjaciela. Wojna bakterjologiczna polegałaby na rozpowszechnianiu wśród wojsk nieprzyjacielskich, (a nawet wśród mas ludności cywilnej) zarodków chorób epidemicznych. Jak powiada prof. Cybichowski w swej Encyklopedji Prawa Publicznego, „oba rodzaje tej wojny są zabronione według protokułu podpisanego przez państwa w Genewie dnia 17 czerwca 1925 r. Według tego protokułu zakazane jest używanie w wojnie gazów duszących, trujących lub substancyj o podobnem działaniu oraz wszelkich materyj płynnych i analogicznych sposobów walki. Tak samo nie wolno używać bakterjologicznych środków wojennych“. Protokuł ten ułożyła konferencja, która zredagowała konwencję z 17 czerwca 1925 o kontrolowaniu obrotu bronią, amunicją i materjałami wojennemi. Treść protokułu jest właściwie tylko parafrazą art. 5 Traktatu Waszyngtońskiego z 6 lutego 1922, wyżej przez nas wspomnianego. Jedyną różnicą istotną a zarazem prawdziwą nowością jest uzupełnienie tego protokułu genewskiego przez polski wniosek o zakazie wojny bakterjologicznej.

Tak mniej więcej przedstawia się w zarysie broń chemiczna z perspektywy dziejów. Czy liczne obecnie akty międzynarodowe, mające na celu potępienie i zapobieżenie wojnie chemicznej —spełnią swe zadanie i uniemożliwią taką wojnę — przyszłość pokaże...

X.



Do naszej Młodzieży

IX Tydzień Lotniczy, czyli dziewiąty wielki wysiłek pokazu naszych zdobyczy w powietrzu, to dziewiąty apel do Społeczeństwa, by ten wysiłek oglądając, doceniło i poparło ze wszech miar konieczność umacniania się na szlakach powietrznych, tam bowiem tkwi potęga dzisiejszego świata i z tamtąd nie powinna nam spaść żadna niespodzianka.

Musimy nadążać całemu światu w szybkim postępie, gdyż każdy dzień niemal przynosi nam nowe rewelacyjne wynalazki, musimy zbudzić ducha lotniczego w naszej młodzieży, tej nadziei przyszłości Narodu, szczególnie w dziedzinie panowania nad błękitami.

Straż w przestworzach leży w Waszych rękach Młodzieży! Do Was dziś po raz dziewiąty zwraca się polski świat lotniczy z gorącym apelem, byście słowa te ponieśli do wszystkich Wam bliskich i obojętnych — do Was przyszłych konstruktorów, pilotów, inżynierów i mechaników.

Modelarstwo lotnicze jest przedszkolem wiedzy lotniczej, najłatwiej dostępnem dla każdego młodzieńca, bez względu na jego zasoby kieszeni. Konkursy modeli latających gromadzą też wszystkich interesujących się rozsądnie lotnictwie. W krótkim stosunkowo czasie Młodzież nasza osiągnęła niezłą pozycję na polu światowego modelarstwa lotniczego, a każdy konkurs modeli, budowanych przez nasze przeszłe asy, jako sprawdzian pomysłu i doskonałości daje coraz lepsze rezultaty. Nie powinno to być hasłem do zaniedbywania swych obowiązków szkolnych, czy zawodowych, lecz bodźcem do pożytecznej i pięknej pracy modelarskiej, wypełniającej wolne godziny. Młodzież prowincji, pozbawiona nierzadko pożytecznych rozrywek wielkomiejskich ma szczególnie pomyślne warunki do zdobyczy na polu modelowania samolotów. Wielu niechętnych t. zw. „dłubaniu" zapaliło się przy pierwszych zaledwie słabych wynikach tak dalece, że nazwiska ich znajdują się dzisiaj na liście pierwszych pilotów i konstruktorów — są chlubą lotnictwa naszego.

Rozpoczynali od modeli latających: przez model dochodzi się do steru samolotu.

Tak dużo żywotnych sił i energji tkwi w naszych młodych — tyle pomysłowości i dowcipu wynalazczego, że niechętnie czynimy, podając jako wzór zagraniczne wysiłki na polu modelarstwa, jednak nie możemy tu pominąć wielkiego zainteresowania modelarstwem, a nawet szczególną i pieczołowitą opiekę, pad jaką młodzież naszych niebezpiecznych sąsiadów buduje swe modele, udoskonala i poprawia „rasę" samolotu w głębokiem zrozumieniu, iż w tych poczynaniach lotniczych rodzi się zalążek konieczności obrony szlaków powietrznych, która to obrona należy do Was — do Was należy gwarancja bezpieczeństwa i potęgi Narodu.

Liga Obrony Przeciwlotniczej i Przeciwgazowej, jako powołana do tego, widzi to olbrzymie znaczenie, jakie posiada modelarstwo Młodzieży i popiera wszystkie w tym kierunku wysiłki. W każdym komitecie wojewódzkim znajdzie modelarz poparcie, rady i wskazówki.

Europejski rekord modelu wodnosamolotu naszego, jest dowodem naszej tężyzny i chociaż dzisiaj jeszcze nie jesteśmy pierwsi, lecz ambicja nasza polska nie pozwoli nam nigdy pozostać w tyle. Dowodem tego jest coraz większa ilość modeli budowanych przez Młodzież o coraz doskonalszej formie. Mamy nadzieję, że wkrótce staniemy w rzędzie przodujących, byle nie opuszczać rąk i nie tracić wolnego czasu na bezwartościowe wątpliwe rozrywki, a zwrócić się duchem i myślą ku lotniskom — tam nasza moc i przyszłość. Piękną, konstrukcyjną pracą nad modelem porywamy drzemiących kolegów, powiększamy rzesze zwolenników lotnictwa i sami przygotowujemy się do własnych zamiłowań.

Kto raz rozpoczął budować model, nigdy go nie zapomni, a każdy sukces daje dużo przyjemności i przynosi wielki pożytek krajowi. Trudnoby nam było dosiadać stalowych powietrznych rumaków bez uprzednich doświadczeń i miłych studjów z modelami stworzonemi przez siebie — bylibyśmy jeno zmartwieniem i ciężarem, zaś jako wytrawni modelarze, podchodzimy już do samolotu z wiedzą, ze znajomością niespodzianek powietrza, jako adepci lotnictwa, dzięki własnej wstępnej szkole pilotażu.

Jesteśmy duchem i czynem z Wami.

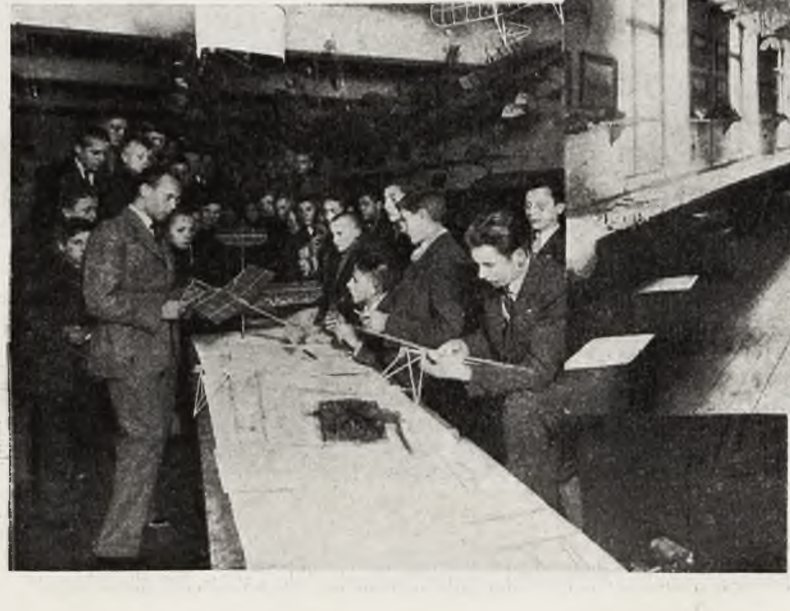
Apelujemy do Waszych serc i umysłów.

Jeśli one po polsku czują i cennym Wam jest dorobek krwi przodków naszych, podążajcie na lotniska i pomnażajcie szeregi skrzydlatych!

Musimy być gotowi!

Bł. i Kr.





Wzorowa Modelarnia w Szkole Technicznej im. Konarskiego w Warszawie

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT"

ZARZĄD: Warszawa, ul. Marszałkowska Nr. 138.

Telefon 547-60.

ROZKŁAD LOTÓW

Ważny do dn. 30 września 1932 r.

Samoloty kursują			KIERUNEK	Samoloty kursują		
w poniedz. środy piątki	we wtorki czwartki soboty	codziennie z wyjątkiem niedziel		codziennie z wyjątkiem niedziel	w poniedz. środy piątki	we wtorki czwartki soboty
		13.30 o.	Warszawa	p. 12.10		
		15.40 p.	Poznań	o. 10.00		
		15.55 o.	Poznań	p. 9.40		
		16.45 p.	Bydgoszcz	o. 8.50		
		17.00 o.	Bydgoszcz	p. 8.30		
		18.10 p.	Gdańsk	o. 7.20		
		15.50 o.	Warszawa	p. 9.10		
		18.00 p.	Poznań	o. 7.00		
		15.30 o.	Warszawa	p. 10.00		
		17.30 p.	Katowice	o. 8.00		
		9.30 o.	Warszawa	p. 15.30		
		11.20 p.	Kraków	o. 13.40		
11.40 o.			Kraków			p. 13.20
12.20 p.			Katowice			o. 12.40
12.50 o.			Katowice			p. 12.10
14.35 p.			Brno			o. 10.25
14.55 o.			Brno			p. 10.05
15.55 p.			Wiedeń			p. 9.05
		9.40 o.	Warszawa	p. 15.25		
		11.55 p.	Lwów	o. 13.10		
12.25 o.			Lwów		p. 12.40	
*16.00 p.			Czerniowce		o. 13.05*	
*16.30 o.			Czerniowce		p. 12.35*	
*19.30 p.			Bukareszt		o. 19.35*	
	* 9.50 o.		Bukareszt			p. 15.40*
	*11.00 p.		Sofja			o. 12.30*
	*11.40 o.		Sofja			p. 11.50*
	*13.30 p.		Saloniki			o. 10.00*

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW: o. — odlot. p. — przylot. * — czas wschodnio-europejski.
(W Rumunji czas lokalny letni wprowadzony z dn. 21 maja 1932)

Od Administracji: W numerze 5 „Lotu Polskiego" w skutek przeoczenia technicznego, zamieszczony został stary rozkład lotów, za co najmocniej przepraszamy Czytelników.

Druk. Zw. Prac. Adm. Gm., W-wa, Pl. Krasińskich 6, tel. 11-44-04